Die geschichtliche Entwicklung, der Stand und die Wirkungen der Preußisch-Hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft.

INAUGURAL-DISSERTATION

VERFASST UND DER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

KGL. BAYR. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

ZUR

ERLANGUNG DER RECHTS- UND STAATS-
WISSENSCHAFTLICHEN DOKTORWÜRDE

ACAD.
LUGD. BAT.
BIBL.

VORGELEGT VON

FRITZ HERMS,
REFERENDAR
AUS ERFURT.

MAGDEBURG
DEUBACH & LINDEMANN, G. M. B. H.
1913.

Referent:

Reichsrat und Geheimer Hofrat
Prof. Dr. G. von Schanz.

All denen, die mir bis zu diesem Lebensabschnitt helfend und fördernd zur Seite gestanden haben,

in Dankbarkeit gewidmet

vom Verfasser.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549801_0096

Disposition.

Seite

I. Einleitung 9

II. Die Entstehung der Preußisch-Hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft 12

III. Die Regelung der hessischen Eisenbahnverhältnisse durch den Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 45

a) Die spätere Verwaltung der preußischen und hessischen Bahnen.

b) Die Finanzgemeinschaft zwischen Preußen und Hessen.
Die Berechnung der Betriebsüberschüsse.
Die Teilungsziffer der Überschüsse.

c) Die Erweiterung des Eisenbahnbesitzes beider Staaten.

IV. Die Wirkungen des Staatsvertrages vom Jahre 1896 . . . 52

a) Allgemeine.

b) Besondere.
für Preußen.
für Hessen.

V. Schluß 63

Verzeichnis der benutzten Bücher.

Alberty, Dr. Ing.: Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, Jena 1911.

Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1883, 1891, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898 und 1906.

Bericht des ersten Ausschusses der ersten Kammer der Stände bzw. der Regierungsvorlage, die Herstellung weiterer Nebenbahnen in Hessen betreffend, erstattet von Frhr. Heyl zu Hernshein.

Dr. Biermer, Die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft, Sammlung national-ökonomischer Aufsätze und Vorträge in zwangsloser Reihenfolge, Band 2, Heft 8.

Derselbe, Die hessische Eisenbahnfrage nach dem Landtagsschlusse. Ebenda. Band 2, Heft 10.

Wilhelm Cauer, Personen- und Güterverkehr der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen, Berlin 1903.

Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin 1911.

Das Flügelrad.

Dr. phil. Dethier, Die pfälzische Ludwigsbahn, Berlin 1844.

Die hessischen Eisenbahnen in der Preußisch-Hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft vom 1. April 1897 bis 31. Mai 1907.

Die Thüringische Eisenbahnfrage, Berlin 1908.

Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen. Bericht an Seine Majestät den Kaiser und König. 1890—1900, 1900—1910.

Dr. Dröll, Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik, Leipzig 1912.

Professor Endres, Die deutsche Eisenbahnfrage, Mainz 1910.

Festschrift über die Tätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin 1896.

Ferroviarius, Der Preußisch-Hessische Eisenbahnvertrag, Stuttgart 1901.

A. Groß, Eisenbahndirektor a. D.: Die hessischen Eisenbahnen unter preußischer Verwaltung, Darmstadt 1908.

" " Der hessische Staatshaushalt und die Eisenbahngemeinschaft, Darmstadt 1909.

" " Die Finanznot Hessens und der Preußisch-Hessische Eisenbahnvertrag, Darmstadt 1910.

" " Die hessischen Eisenbahnfinanzen, wie sie sind und wie sie sein sollten, Darmstadt 1911.

" " Der Preußisch-Hessische Vertrag als Hindernis der deutschen Eisenbahngemeinschaft, Darmstadt 1912.

" " Die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft, Sonderabdruck aus der Frankfurter Zeitung.

Hansemann, Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnis zum Staat, Leipzig 1837.
Hersfeld, Die Eisenbahn von Cassel nach Frankfurt a. Main, 1838.
Huber, Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft, Stuttgart 1902.
Hummel, Baden in der Eisenbahngemeinschaft, Karlsruhe 1912.
Rudolf Jahr, Die Entwicklung des Verkehrswesens von Thüringen im 19. Jahrhundert, Leipzig 1903.
Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft, Berlin 1911.
Koch, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Leipzig 1911.
Krefter, Die Preußisch-Hessische Betriebsgemeinschaft (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1897, Seite 471 ff).
Laband, Denkschrift über die Verstaatlichung der im Großherzogtum Hessen belegenen Strecken der hessischen Ludwigsbahn-Eisenbahngesellschaft, März 1893.
Hedig, Über den Einfluß der Eisenbahnen auf Kultur und Volkswirtschaft, Leipzig 1896.
Dr. Lins, Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse in ihrer geschichtlichen Entwicklung und gegenwärtigen Lage dargestellt, Jena 1910.
Albert v. Maybach, Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen und deutschen Eisenbahnwesens, Berlin 1910.
Offenberg, Die Preußisch-Hessische Eisenbahn-Finanzgemeinschaft, Sonderabdruck aus der Frankfurter Zeitung, 1911.
Quaatz, Ein Kapitel preußischer Verkehrspolitik im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1909, Seite 1345 ff.
Peter Ramsauer, Die Reichseisenbahnfrage, Oldenburg 1878.
von Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands, Bromberg 1845.
Scheyrer, Geschichte der Main-Neckar-Bahn 1896.
Stepp, Die rechtliche Natur der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft, Nürnberg 1903.
Strutz, Der Staatshaushalt und die Finanzen Preußens, Berlin 1901, Lieferung III.
Totsuka, Geschichte des hessischen Eisenbahnwesens, Göttingen 1909.
Ulrich, Preußische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen, Berlin 1909.
Verhandlungen der 2. Kammer der Landstände des Großherzogtums Hessen, Jahr 1885/88.
Protokolle zu den Verhandlungen der 2. Kammer: 33. Landtag 1905/08, Band 3 und 4; 34. Landtag 1908 bis 1911, Band 1.
Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses, 1885—1911.
Berichte der Verhandlungen des preußischen Herrenhauses.
Reichstagsverhandlungen 1907—1911.
Zehn Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik, Leipzig 1876.
Zeitungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Zeitschrift der Eisenbahn-Praktikanten, Jahrgang 1912, Nr. 9—12.

Einleitung.

Zu den wichtigen Fragen, welche nach der politischen Einigung unseres Vaterlandes noch zu lösen übrig geblieben sind, gehört der wirtschaftliche Zusammenschluß Deutschlands auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Solange Eisenbahnen in Deutschland gebaut werden, ist auf die Notwendigkeit ihrer einheitlichen Verwaltung hingewiesen worden. Schon Goethe sagte im Jahre 1828: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland eins werde. Unsere guten Chausseen und Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun.“ Von dem gleichen Gedanken beseelt schlossen sich im Jahre 1846 die in Berlin einmündenden Eisenbahnen wirtschaftlich aneinander, woraus sich dann später der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bildete.

Nach dem Jahre 1871 war es kein geringerer als Bismarck, der den Plan einer Reichseisenbahn zu verwirklichen bestrebt war. Er brachte im Jahre 1876 im Preußischen Abgeordnetenhause einen Gesetzes-Entwurf ein, welcher die Abgabe der preußischen Staatseisenbahnen an das Reich zum Gegenstand hatte. Mit der Annahme dieses Entwurfes schien die Verwirklichung des Bismarckschen Planes ihrem Ziele näher gerückt zu sein. Indessen lehnten die Bundesstaaten Sachsen, Bayern und Württemberg, noch bevor Bismarck einen entsprechenden Gesetzesentwurf dem Bundesrate vorgelegt hatte, den Vorschlag Preußens, sich seinem Angebote anzuschließen, ab. Nur Hessen war geneigt, dem Vorgehen Preußens zu folgen. In der 2. Hessischen Kammer brachte der Abgeordnete Frhr. Nordeck zu Rabenau einen Antrag ein, wonach die Hessische Regierung aufgefordert wurde, die auf wirksame Durchführung des Titels 7 der Reichsverfassung gerichteten Bestrebungen des Reichskanzlers im Bundesrate kräftigst unterstützen zu lassen. Dieser Antrag fand einstimmige Annahme.

Von nun ab betrieb Bismarck mit aller Energie die Verstaatlichung der noch in Preußen bestehenden Privatbahnen. Damals äußerte er: „Eine wahrscheinliche Folge der preußischen Verstaatlichungspolitik werde die sein, daß die volle Entfaltung des preußischen Einflusses, das Übergewicht der mit den preußischen Bahnen verknüpften Interessen sich über die Grenzen des preußischen Staatsgebietes hinaus fühlbar machen werde“ [1]).

Wie sehr sich diese „prophetischen Worte“ Bismarcks bewahrheitet haben, zeigt ein Blick auf die Eisenbahnverhältnisse in den Thüringischen Staaten. Hier waren die Eisenbahnen in ein derartiges Abhängigkeitsverhältnis zu dem großen Nachbar geraten, daß die Thüringischen Regierungen wohl oder übel ihre angebliche Eisenbahnhoheit, die nur noch auf dem Papiere stand, aufgeben und die Bahnen an Preußen verkaufen mußten, falls sie einem finanziellen Zusammenbruche aus dem Wege gehen wollten.

Eine Folgeerscheinung der Bismarckschen Politik ist zweifellos auch die Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn sowie die Bildung der Preußisch-Hessischen Eisenbahnfinanz- und Betriebsgemeinschaft im Jahre 1896. Wie in Thüringen, so machte sich auch in Hessen das Übergewicht der preußischen Bahnen derart geltend, daß als einzig gute Lösung für die hessischen Lande ein Zusammenarbeiten mit Preußen erschien.

Dieses Abkommen vom Jahre 1896 hat in den folgenden Jahren viele Gegner gefunden. Es genügt ein Blick in die Verhandlungen der 2. Hessischen Ständekammer, um zu zeigen, welche schweren Vorwürfe der preußischen Eisenbahnverwaltung gemacht werden. Schon aus diesem Grunde ist es interessant, sich eingehender mit der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft zu befassen. Zudem bildet der Gemeinschaftsvertrag die Grundlage für weitere Kombinationen im Sinne der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Durch Artikel 22 des Vertrages ist den übrigen Bundesstaaten die Möglichkeit gegeben, der Gemeinschaft beizutreten. Artikel 23 bestimmt dann weiter, daß es jedem der beiden vertragsschließenden Staaten vorbehalten bleiben soll, für den Fall der Abtretung seines Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

---

[1]) Bismarcks Randbemerkung zu den Motiven des Gesetzentwurfes einer Reichseisenbahn vom 4. Juni 1876.

Der Gedanke der Errichtung einer Reichseisenbahn im Sinne Bismarcks wird, mag er auch immer wieder auftauchen, jetzt nie mehr greifbare Gestalt annehmen können. Da Preußens Eisenbahnen das Rückgrat seiner Finanzwirtschaft bilden, wird der Preußische Staat schwerlich ein zweites Mal dem Reich seine Eisenbahnen zum Erwerb anbieten. Zudem würde der Kaufpreis allein schon für das preußische Staatseisenbahnnetz, welches heutzutage einen Wert von etwa 20 Millarden Mark darstellt, ein derart hoher sein, daß das Reich von vornherein auf Verkaufsverhandlungen verzichten wird.

Die Entstehung der Preußisch-Hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft.

Die Entstehung der Preußisch-Hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft läßt sich kaum verstehen ohne Kenntnis der Geschichte des hessischen Eisenbahnwesens. Das Großherzogtum Hessen besteht aus zwei vollständig voneinander getrennten Gebieten, der Provinz Oberhessen nördlich des Mains und Rheins und den Provinzen Starkenburg und Rheinhessen südlich dieser Ströme. Zwischen beide Teile schob sich vor 1866 kurhessisch-nassauisches Gebiet sowie die freie Reichsstadt Frankfurt mit ihren Gebietsteilen. Seit 1866 wird Oberhessen von den südlichen Gebieten Hessens durch preußisches Gebiet getrennt. Den beiden getrennten Teilen Hessens entsprechend hat man auch zwei voneinander unabhängige Eisenbahnverkehrsgebiete zu unterscheiden.

Die Anfänge des hessischen Eisenbahnwesens liegen im südlichen Teil. Hier hatte man schon bald die vorzügliche Lage des Großherzogtums für den Durchgangsverkehr von Hamburg nach dem Süden sowie aus dem Elsaß nach dem Osten erkannt. Am 31. Januar 1836 trat in Darmstadt ein Komitee zum Zwecke der vorläufigen Begründung einer Gesellschaft für Anlage von Eisenbahnen im Großherzogtum Hessen zusammen [1]). Man beabsichtigte zunächst den Bau zweier Strecken, einmal den Bau einer Bahn von der badischen Grenze nach Frankfurt bzw. Offenbach und einer Verbindungsstrecke der letztgenannten Städte mit Mainz. Die Hessische Regierung versagte indessen dieser Gesellschaft die Genehmigung. Ihren Standpunkt begründete sie damit, daß sie einer Gesellschaft, die das Ziel verfolge, alle Bahnen im Großherzogtum anzulegen, die Konzession nicht erteilen könne [2]). Gleichzeitig veröffentlichte sie am 18. Juli 1836 ein Gesetz, das in einem einzigen Artikel ausführte:

[1]) Siehe Scheyrer a. a. O.
[2]) v. Reden a. a. O.

„Wenn von Privatpersonen oder Privatgesellschaften, welche die Erlaubnis zur Anlegung einer Eisenbahn im Großherzogtum auf ihre Kosten von der Staatsregierung erhalten haben, zu diesem Behufe die eigentümliche Abtretung eines Grundstücks oder eines Teiles desselben verlangt wird, so treten die Bestimmungen des Gesetzes vom 27. Mai 1821 über die Abtretung von Privateigentum für öffentliche Zwecke ein."

Hierdurch gab die Regierung zu erkennen, daß sie dem Bau einzelner Strecken durch Privatpersonen oder Gesellschaften nicht unfreundlich gegenüber stände. Demgemäß beschränkte das in Darmstadt weiterhin tätige Komitee sein Gesuch auf die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von der badischen Grenze über Darmstadt nach Mainz. Zu gleicher Zeit hatte eine in Mainz gebildete Gesellschaft um die Genehmigung des Baues einer Strecke von Mainz nach Frankfurt gebeten. Während am 25. Februar 1837 dem Darmstädter Komitee die nachgesuchte Genehmigung abschlägig beschieden wurde, erhielt die Mainzer Gesellschaft die Erlaubnis zum Bau der beabsichtigten Strecke unter der Bedingung, daß sie im Falle einer später anzulegenden Strecke Mainz-Darmstadt keine Schwierigkeiten hinsichtlich der Mitbenutzung ihrer Strecken sowie der Einmündung der neuen Linie in den zu bauenden Mainzer Bahnhof machen würde [1]). An die Ausführung der Strecke Mainz-Frankfurt konnte jedoch vorläufig nicht gedacht werden, da sich infolge der Weigerung der Stadt Frankfurt, die Einmündung der linken Mainufer-Bahn nach Sachsenhausen zu gestatten, ein sehr langer Kampf unter den Beteiligten erhob.

Nebenbei war die Hessische Regierung mit dem Senate der Stadt Frankfurt sowie der Badischen Regierung zum Zwecke der Anlegung einer Bahn von der badischen Grenze nach Frankfurt in Verbindung getreten. Die Verhandlungen führten zum Staatsvertrage vom 10. Januar 1838, wonach die Hessische Regierung sich verpflichtete, eine Aktiengesellschaft zu bilden und zu konzessionieren, welche sich „dem Bau, der Unterhaltung und dem Betriebe der Eisenbahn von Mannheim bis Frankfurt, namentlich auch dem Bau der Neckarbrücke bei Mannheim und der Stationsplätze auf eigene Rechnung" unterziehen würde. Vgl. Art. 3 des Gesetzes vom 10. Januar 1838. Am gleichen Tage wurde außerdem eine Übereinkunft Hessens mit Frankfurt wegen Erbauung einer Eisenbahn Sachsenhausen-Offenbach getroffen.

---

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 9.

Die durch den Staatsvertrag vom 10. Januar 1838 übernommenen Verpflichtungen übertrug die Hessische Regierung der in Darmstadt gebildeten Eisenbahngesellschaft. Letztere begann noch in demselben Jahre mit den Vorarbeiten zur Ausführung der Strecken. Die Arbeiten gerieten jedoch ins Stocken, da die Regierung mehrmals von der Gesellschaft eine bindende Erklärung verlangte, ob genügende Garantien für die rechtzeitige Fertigstellung der Linie vorhanden wären, insbesondere ob das von ihr für den Bau auf 6 Millionen Gulden veranschlagte Kapital aufgebracht wäre. Da trotz wiederholter Bemühungen die Gesellschaft den Wünschen der Regierungen nicht nachkommen konnte, erfolgte am 28. Dezember 1841 ihre Auflösung.

Mit der Auflösung der Gesellschaft war jedoch der Gedanke der Ausführung dieser wichtigen Verbindungslinie nicht von der Bildfläche verschwunden. Am 12. Januar 1842 brachte der Freiherr von Dörnberg in der Ständeversammlung den Antrag wegen Anlage von Eisenbahnen auf Staatskosten ein. Seinen Antrag begründete er damit, daß „Hessen, das wichtigste Mitglied zwischen Nord und Süden, Osten und Westen des Deutschen Bundes und des gesamten deutschen Handelsverkehrs, geeignet, nach dieser günstigen geographischen Lage, nach seiner dichten Bevölkerung, im Eisenbahnwesen ebenso voranzugehen, wie es zum Ruhme und Gedeihen des gemeinsamen deutschen Vaterlandes den Deutschen Zollverein begann, im Unternehmen der Eisenbahnen am meisten unter den bedeutenderen deutschen Staaten zurückstände[1])." Der Antrag fand die Billigung der Kammer.

So sah sich die Regierung genötigt, den Bau der Bahnen selbst in die Hand zu nehmen. Hierzu kam, daß von seiten Frankfurts wie auch der Badischen Regierung auf die Fertigstellung der Linie Mannheim-Frankfurt gedrängt wurde. Am 4. April 1842 wurde der von der Großherzoglichen Regierung den Ständen vorgelegte Gesetzesentwurf über den Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten und den Betrieb derselben für Rechnung der Staatskasse genehmigt.

Unter die in diesem Gesetze erwähnten Linien fiel zunächst die Verbindungsbahn von Frankfurt nach Mannheim, ferner die Fortsetzung dieser Linie durch Oberhessen nach Cassel, außerdem noch die Verbindungsstrecke von Offenbach nach Frankfurt.

Durch die Annahme des Gesetzes seitens der hessischen Stände war gleichzeitig der Staatsvertrag zwischen Hessen, Frankfurt und Baden vom Jahre 1838 illusorisch geworden. Demzufolge schloß Hessen am 25. Februar 1843 einen neuen Vertrag mit den erwähnten

---

[1]) Siehe v. Reden a. a. O.

Staaten ab, wonach die drei Regierungen die Ausführung der im Vertrage vom Jahre 1838 vorgesehenen Bahnen auf Staatskosten in die Hand nahmen. Auch gab man die Führung der Linie von Frankfurt nach Mannheim aus ökonomischen Erwägungen auf und einigte sich auf die Strecke Darmstadt-Heidelberg.

Am 1. August 1846 erfolgte die Eröffnung der Frankfurt-Heidelberger Linie, die unter den Namen Main-Neckar-Bahn bekannt geworden ist. Sie hat während ihres Bestehens große Erfolge erzielt. Es erübrigt sich aber auf die Verhältnisse dieser Bahn in den nächsten Jahrzenten näher einzugehen, da sie erst sechs Jahre später als die übrigen hessischen Bahnen in die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft aufgenommen wurde. Auf die Entstehungsgeschichte muß indessen eingegangen werden, da deren Kenntnis zum Verständnis der übrigen hessischen Eisenbahnverhältnisse erforderlich ist.

Im Anschluß an das hessische Eisenbahngesetz vom 16. Juli 1842 wurde am 17. September 1844 eine Verordnung in bezug auf den Bau und Betrieb fernerer Eisenbahnen durch Privatgesellschaften erlassen. Hiernach hatte jede Eisenbahn-Aktiengesellschaft vorher die Erlaubnis der Regierung, welche zugleich die Bedingungen der Bildung einer solchen Gesellschaft enthalten würde, nachzusuchen. Mit dem Genehmigungsgesuch war der vorläufige Plan des Unternehmens einzureichen. Erst nach der Erteilung der Erlaubnis zur Bildung der Gesellschaft konnte im Wege erneuter Genehmigung die Konzession zum Bau der beabsichtigten Bahn beim Nachweise des Vorhandenseins eines genügenden Anlagekapitals erteilt werden. Das Eisenbahngesetz vom 16. Juli 1842 sowie die eben erwähnte Verordnung bildeten die gesetzlichen Unterlagen für den weiteren Ausbau des hessischen Eisenbahnnetzes.

Wie bereits oben vermerkt ist, hatte die 2. Ständekammer im Jahre 1842 ihre Einwilligung zur Fortsetzung des Baues der Main-Neckar-Bahn durch Oberhessen gegeben[1]). Da dieses Projekt Gebietsteile der Stadt Frankfurt sowie Kurhessens berühren mußte, so trat die Hessische Regierung mit den beteiligten Staaten in Unterhandlung. Diese Verhandlungen zogen sich in die Länge, da in Kurhessen Meinungsverschiedenheiten über die Führung der Linie nach Frankfurt entstanden waren. Während die eine Partei den Bahnbau über Fulda nach Frankfurt geführt wissen wollte, verlangten die Gegner eine Bahn über Marburg und Gießen nach Frankfurt. Die von den beteiligten Staaten angestellten Untersuchungen über die Terrain-

[1]) Siehe Seite 14.

verhältnisse ergaben, daß die Linienführung über Gießen weit weniger Hindernisse bot als jene über Fulda. Zudem würde die letztere Strecke bedeutend länger und demzufolge kostspieliger gewesen sein als die erstere. Aus diesen Gründen einigte man sich für die Linie über Marburg und Gießen durch Oberhessen und die Wetterau. Im Jahre 1852 wurde die Bahn dem Verkehr übergeben. Sie gehörte in den sechziger Jahren mit zu den rentabelsten Linien. Ihre Rente stieg schnell bis zu 6,2 und 7,2 %, fiel dann aber später infolge der durch die starke Belastung bedingten schnelleren Abnutzung und Neubeschaffung der Betriebsmittel auf etwa 4 %. Einen Wendepunkt in der Geschichte dieser Bahn bildete das Jahr 1866. Auf Grund des Friedensvertrages mußte Hessen sich verpflichten, die Verwaltung der Bahnstrecke der Main-Weser-Bahn von der kurhessischen Grenze bis Gießen und den Betrieb auf dieser Strecke auf Verlangen Preußens letzterem ganz zu überlassen[1]). Mit dem 1. August 1868 trat Hessen die Verwaltung und den Betrieb des in seinem Gebiete belegenen Teils der Main-Weser-Bahn an Preußen ab, wogegen sich die Preußische Regierung verpflichtete, einen einheitlichen Betrieb auf der ganzen Linie einzuführen, zu dessen Leitung in Cassel eine aus höchstens vier Mitgliedern bestehende Königliche Preußische Eisenbahndirektion eingesetzt werden sollte. Diese Art der Gemeinschaftsverwaltung führte mit der Zeit zu unliebsamen Mißständen. Infolgedessen ließ man von Berlin aus durchblicken, daß man zu einer anderweitigen Regelung des Gemeinschaftsverhältnisses bereit wäre. Letztere trat im Jahre 1880 ein. Der Preußische Staat erwarb die Bahn eigentümlich und tat in den folgenden Jahren durch Schaffung neuer Stationen und Haltestellen, durch umfangreiche Bahnhofsumbauten in Gießen, Friedberg, Nauheim und Viebeln sein möglichstes, um die Bahn weniger im eigenen als im Interesse der Bewohner gerade der hessischen Gebietsteile so leistungsfähig wie möglich zu machen. Nie hätte der Hessische Staat ohne schwere finanzielle Nachteile für seine Untertanen die großen Mittel, die Preußen auf den Ausbau dieser Strecke verwandte, aufbringen können.

Das Verhalten des Preußischen Staates ist des öfteren im hessischen Parlamente in anerkennender Weise zur Sprache gebracht worden. So wiesen seinerzeit, als es galt, den Gegnern der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft entgegenzutreten, neben den Vertretern der Regierung wie z. B. dem Finanzminister Weber Abgeordnete der oberhessischen Gebietsteile auf den ausgezeichneten

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 47, S. 136ff., 157.

Ausbau und die gute Verwaltung der Main-Weser-Bahn nach ihrem Übergang auf den Preußischen Staat sowie auf die volle Zufriedenheit der Anwohner mit der preußischen Verwaltung hin. Der Abgeordnete Voigt hob hervor, daß die preußische Staatsbahnverwaltung allen Wünschen bereitwilligst entgegengekommen wäre, jedenfalls bereitwilliger als die frühere Oberhessische Eisenbahngesellschaft und die Ludwigsbahn; Preußen hätte nach der Übernahme der Bahn statt der fünf Züge, die es vertraglich zu fahren gehabt hätte, neunzehn Züge in der Richtung nach Süden und achtzehn in der Richtung nach Norden — hiervon zwölf mit Aufenthalt auf sämtlichen hessischen Stationen — eingelegt. Zwölf neue hessische Haltestellen wären von Preußen geschaffen worden, und zwar auf der 65 km langen Strecke, denen auf der 143 km langen preußischen Strecke Gießen-Cassel nur sieben gegenüber gestanden hätten.

Der weitere Ausbau des oberhessischen Bahnnetzes ruhte nach der Fertigstellung der Main-Weser-Bahn bis zur Eröffnung der Linien Cöln-Gießen und Coblenz-Gießen im Jahre 1861. In diesem Jahre tauchten neue Bahnprojekte zwischen Gießen und Gelnhausen und Gießen-Fulda auf. Mit dem Bau dieser Linien konnte indessen nicht sofort begonnen werden, da die Endpunkte der Strecken auf preußischem Gebiete liegen mußten.

Durch den Staatsvertrag vom 21. Juni 1868 verständigte sich Preußen und Hessen dahin, daß die Preußische Regierung zur Erhebung von Steuern auf den neu zu bauenden Strecken, soweit letztere auf preußischem Gebiete lägen, berechtigt sein sollte. Außerdem wurde festgesetzt, daß im Falle einer Verstaatlichung dieser Linien durch die Hessische Regierung auch die auf preußischem Gebiete liegenden Teilstrecken in das Eigentum des Hessischen Staates übergehen sollten vorausgesetzt, daß Preußen von seinem Ankaufsrechte keinen Gebrauch machen würde.

Nunmehr erfolgte die Konzession der sich inzwischen in Gießen gebildeten Oberhessischen Eisenbahngesellschaft seitens der Hessischen Regierung, der dann am 3. Mai 1869 eine gleiche seitens Preußen nachfolgte. Im Jahre 1871 konnten beide Strecken mit einer Länge von 176 km dem Verkehr übergeben werden.

Bald nach der Inbetriebnahme der Strecken zeigte sich, daß das Unternehmen kein lebensfähiges war. Schon ein Blick auf die Karte lehrt, daß die beiden Linien an und für sich schon nicht im Zuge bedeutender Verkehrsadern liegen und daher auf einen bedeutenden Durchgangsverkehr nicht rechnen dürfen. Sonach waren beide Linien mehr oder weniger auf den Lokal- und den direkten Verkehr

angewiesen. Deren Entwicklungsfähigkeit aber waren in dem wirtschaftlichen Zustande des Landes Grenzen gesetzt, über die sie nicht hinaus konnten[1]).

Da große Industriezentren und wichtige Verkehrsplätze mit Ausnahme von Gießen von beiden Linien nicht berührt wurden, so waren die Einnahmen bereits in den ersten Jahren der Inbetriebnahme derart geringe, daß der Hessische Staat, um einen Zusammenbruch der Gesellschaft zu vermeiden, erhebliche Zuschüsse als Zinsgarantien leisten mußte. Trotzdem nahmen die finanziellen Schwierigkeiten kein Ende. So entschloß sich die Hessische Regierung, die Linien für 38 948 640 Mk. anzukaufen und in eigene Verwaltung zu übernehmen. Sie hoffte, die Fehlbeträge früherer Jahre durch eine äußerst sparsame Verwaltung wieder wettzumachen. Hierbei ging sie soweit, trotz aller Vorstellungen der Bewohner Oberhessens eine Verminderung der Personenzüge von vier auf drei in jeder Richtung auf den Linien Fulda-Gießen und Gießen-Gelnhausen einzuführen. Die Güterbeförderung wurde in Zukunft durch Personenzüge bewirkt. Das Bahnbewachungspersonal versah gleichzeitig die Bahnunterhaltungsarbeiten. An Stelle von Bahnwärtern wurden die Ehefrauen der Bahnwärter zum Schrankendienst herangezogen.

Wenn nun auch in den folgenden Jahren eine geringe Verkehrszunahme auf den Linien eintrat, so fehlte es den Bahnen nach wie vor an wirklich zukunftsreichem Verkehr. So war z. B. im Jahre 1892/93 eine Zunahme an Personenbeförderungen von 36008 Personen (4,4%) gegen das vergangene Jahr zu verzeichnen gewesen. Dieser Vermehrung stand dagegen nur eine Zunahme von 3000 Mk. (0,6%) an Einnahmen gegenüber. Die Ursache dieser geringen Mehreinnahme trotz der erheblichen Zunahme an Personenbeförderung war einmal in der geringen Steigerung des Güterverkehrs um 4000 t gegen das Vorjahr zu suchen, zum andern in den hohen Ausgaben während des Betriebsjahres.

Sie betrugen für die allgemeine Verwaltung 103588,40 Mk.
„ „ Bahnverwaltung . . . 463226,24 „
für die Transportverwaltung
a) Abfertigungsdienst . . . . 88651,31 „
b) Zugbegleitungsdienst . . . 61418,83 „
c) Zugbeförderungsdienst . . . 390773,22 „
d) äußerer Stationsdient . . . 128016,10 „
1235674,10 Mk.

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 208ff.

oder in Prozenten

für die allgemeine Verwaltung	8,40%	gegen	8,40%	im Vorjahre
„ „ Bahnverwaltung . . .	37,48%	„	36,55%	„ „
„ „ Transportverwaltung .	54,12%	„	55,05%	„ „

Diesen enormen Ausgaben stand eine Einnahme von nur 1504836,32 Mk. gegenüber, so daß nach Abzug der reinen Betriebsunkosten ein Gewinn von 269162,22 Mk. erzielt wurde. Hiervon waren noch abzuziehen die Kosten für Erweiterungen mit 15597,41 Mk. und die Ausgaben für neue Betriebsmittel mit 44005,60 Mk. Der reine Überschuß betrug demnach 209559,21 Mk.[1]).

Die hohen Ausgaben waren zum Teil dadurch bedingt, daß Oberhessen auf einer Hochebene liegt und der Steigung wegen viel Heizmaterial verwendet werden mußte. Hiermit ging eine verhältnismäßig rasche Abnutzung des Fahrmaterials Hand in Hand[2]).

Ebenso wie das Betriebsjahr 1892/93 bedeutete auch das folgende Jahr einen empfindlichen Rückschritt. Bei derselben Streckenlänge wie im vergangenen Jahre und einer Zunahme der beförderten Personen um 44000 war nur eine ganz ungenügende Mehreinnahme von 14700 Mk. zu verzeichnen. In diesem Jahre hatte sogar der Güterverkehr eine Mindereinnahme von 12000 Mk. gebracht.

Die Ergebnisse dieser beiden Jahre zeigen deutlich, mit welchen Schwierigkeiten die oberhessischen Bahnen zu kämpfen hatten. Trotz einer steten Zunahme im Personenverkehr waren wegen der erheblichen Ausgaben für Erneuerung der Betriebsmittel, Erweiterungsbauten, Unterhaltungskosten etc. das Anlagekapital wenigstens einigermaßen verzinsende Überschüsse nicht zu erzielen.

Das Anlagekapital der oberhessischen Hauptbahnen, der Kaufpreis von 38948640 Mk. nebst den Kosten für die seit der Verstaatlichung hergestellten Ergänzungs- und Erneuerungsbauten, jedoch ohne die Kosten der seit dieser Zeit angeschafften Betriebsmittel in Höhe von 399989,70 Mk. betrug im Mittel

1884/85	39040965 Mk.
1885/86	39062985 „
1886/87	39071972 „
1887/88	39092855 „

[1]) Siehe Archiv für das Eisenbahnwesen 1895, a. a. O., S. 138.
[2]) Totsuka a. a. O., S. 41.

1888/89	39123643	Mk.
1889/90	39163748	„
1890/91	39190921	„
1891/92	39258837	„

Diese Beträge wurden verzinst durch die Betriebsüberschüsse:

im Jahre	1884/85	von	198448,45 Mk.	zu	0,508%
„ „	1885/86	„	186234,13 „	„	0,476%
„ „	1886/87	„	137480,29 „	„	0,351%
„ „	1887/88	„	167813,12 „	„	0,429%
„ „	1888/89	„	244879,04 „	„	0,625%
„ „	1889/90	„	289856,24 „	„	0,740%
„ „	1890/91	„	156687,41 „	„	0,399%
„ „	1891/92	„	193338,99 „	„	0,492%

Im letzten Jahre vor dem Übergang auf die Gemeinschaftsverwaltung betrug der Überschuß von einem Kapital von 40144500 Mk. bei einer Einnahme von 1600800 Mk. und Ausgaben in Höhe von 1272400 Mk. 0,80%.

Diese geringen Einnahmen machten sich auch sonst im wirtschaftlichen Leben Oberhessens bemerkbar. Der Hessische Staat forderte erhebliche Steuern. Viele zur Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse Oberhessens sehr dienliche und dringliche Maßregeln mußten unterbleiben. So boten „die oberhessischen Bahnen ein Bild, bei dem zwar die Erträge, nicht aber die Ausgaben allmählich zum Stillstand kamen“ [1]).

Das weitaus größte Eisenbahnnetz im Großherzogtum Hessen besaß die Ludwigsbahn-Gesellschaft. Bereits vor der oben erwähnten Verordnung aus dem Jahre 1844 „betreffend den Bau von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften“ hatte sich in Mainz ein Komitee zum Bau einer Bahn nach Ludwigshafen gebildet. Dem Bahnbau stellten sich aber bedeutende Schwierigkeiten entgegen. Einmal galt es den Widerstand der Regierung, die in dem Bau lediglich die Anlage eines Konkurrenzunternehmens zu der von ihr mitbetriebenen Main-Neckar-Bahn erblickte, zu brechen; zum anderen mußte zur Einführung der Strecke nach Mainz die Genehmigung des Deutschen Bundes zur Schleifung eines Teiles der Festungswerke nachgesucht werden. Schließlich war wegen der erforderlichen Uferbauten die Erlaubnis der Uferbaudirektion einzuholen. Während die Einwilligung des Deutschen Bundes gegen Zahlung einer entsprechenden Entschädigung erfolgte und auch die Uferaufsichtsbehörde ihre

[1]) Dröll a. a. O., S. 278.

Erlaubnis erteilte, zeigte die Hessische Regierung keine Neigung zur Genehmigung des Baues. Auf wiederholtes Anfragen erfolgte keine Antwort. Daher reichte das Mainzer Komitee, unterstützt durch die Stadt Mainz, die das lebhafteste Interesse an der Ausführung des Baues hatte[1]), seinen Genehmigungsantrag direkt bei den Landständen ein. Am 8. März 1845 erfolgte deren Genehmigung, der dann am 15. August 1845 die Genehmigung der Regierung nachfolgte. Gemäß der Konzessionsurkunde verpflichtete sich die neu gegründete Gesellschaft, den Bahnbau innerhalb 5 Jahre fertigzustellen. Die Regierung bedang sich das Recht aus, die Bahn nach Ablauf von 25 Jahren gegen Erstattung der Anlagekosten oder nach Ablauf der Konzessionszeit, die auf 99 Jahre festgesetzt war, gegen einen durch Taxation zu bestimmenden Preis zu erwerben.

Die allgemeine europäische Krisis der Jahre 1847/48 zog auch die Mainzer Gesellschaft in Mitleidenschaft. Viele Aktionäre weigerten sich unter Verzicht auf ihre Aktien weitere Einzahlungen zu machen. Da unter diesen Umständen die Ausführung des Baues sehr zweifelhaft war, bot die Gesellschaft am 8. Mai 1848 der Hessischen Regierung die Bahn zum Ankauf an. Die Verhandlungen über die Verstaatlichungsfrage nahmen volle 3 Jahre in Anspruch. Am 9. August 1852 kam zwischen der Regierung und der Ludwigsbahn-Gesellschaft ein Abkommen zustande, nach welchem der Staat der Gesellschaft durch die Übernahme von Aktien in Höhe von 1200000 Gulden den finanziellen Grund zur Weiterexistenz gewährte. Durch die Übernahme dieser Aktien wurde der Staat selbst Aktionär. Als solchem wurden ihm gewisse Vorzugsrechte eingeräumt. Er konnte an den Beratungen des Verwaltungsrats teilnehmen. Ferner hatte er das Recht, zur Vertretung seiner Interessen beim Bahnbetrieb einen Kommissar sowie einen Stellvertreter für letzteren zu ernennen. Schließlich wurde ihm das Recht jederzeitiger Akten-Einsicht eingeräumt, wie er auch gegen jeden ihm unangenehmen Beschluß Protest einlegen konnte. Infolge dieser Unterstützung des Staates wurde der Bahnbau dermaßen gefördert, daß bereits 1854 der Verkehr auf der ganzen Strecke eröffnet werden konnte. Die ersten Betriebsjahre ergaben gute Überschüsse. Diese wuchsen, nachdem sich die Bayrische Regierung verpflichtet hatte, ihre pfälzische Ludwigsbahn nach Worms weiter zu bauen, um so ein Bindeglied zwischen Nord- und Süddeutschland herzustellen. Durch die günstigen Erfolge ermuntert, kam die Gesellschaft sehr bald auf den Gedanken einer Vergrößerung ihrer

[1]) Näheres siehe Dröll, a. a. O., S. 48.

Strecke von Mainz nach Bingen einerseits, nach Darmstadt und Aschaffenburg andererseits. Zur Ausführung der letzteren Strecke war die Genehmigung der Bayrischen Regierung erforderlich. In dem Staatsvertrage, der die Genehmigung enthielt, behielt sich Bayern auf der in seinem Gebiete liegenden Teilstrecke der Linie Darmstadt-Aschaffenburg seine Hoheitsrechte vor. Es bedang sich ferner das Recht aus, die auf seinem Gebiete belegenen Strecken gegen Erstattung der Anlagekosten nach Ablauf von 25 Jahren anzukaufen. Dagegen räumte es Hessen das Expropriationsrecht der zum Bahnbau erforderlichen Grundstücke ein.

Inzwischen war die Ludwigsbahn-Gesellschaft auf einen Anschluß ihres Netzes in Bingerbrück an die westdeutschen Bahnen bedacht gewesen. Die Preußische Regierung erteilte hierzu ihre Genehmigung. Im Jahre 1858 wurde die Linie Mainz-Aschaffenburg und im folgenden Jahre die Strecke Mainz-Bingen eröffnet. Am 27. Dezember 1859 erfolgte die Inbetriebnahme der Verbindungsbahn Bingen-Bingerbrück.

Durch den Vertrag vom 20. Februar 1859 hatte die Ludwigsbahn-Gesellschaft die Verwaltung einer sich in Alzey gebildeten Eisenbahngesellschaft übernommen. In dem Vertrage hatte sie sich verpflichtet, für den Fall, daß ihr jährlicher Reingewinn 6% überstiege, innerhalb 2½ Jahre eine Verbindungsbahn zwischen Alzey und ihrem Netze herzustellen[1]).

Die Einnahmen der Gesellschaft stiegen in den folgenden Jahren so gewaltig, daß sie im Jahre 1861 daran denken konnte, die im Jahre 1852 vom Staate übernommenen Aktien in Höhe von 1200000 Gulden umzutauschen. Hierdurch verlor die Hessische Regierung die ihr eingeräumte Vorzugsstellung als Großaktionärin. Ihr blieb lediglich das ihr sowieso zustehende Oberaufsichtsrecht sowie auf Wunsch der Gesellschaft das Recht der Mitgliedschaft im Verwaltungsrat.

Einen weiteren Fortschritt in der Geschichte der Ludwigsbahn-Gesellschaft bedeutete der Bau der Linie Mainz-Frankfurt. Sowohl Hessen wie auch Frankfurt hatten dem Bau unter der Bedingung zugestimmt, daß nach Ablauf von 99 Jahren oder bei einer Unterbrechung des Bahnbetriebes über 6 Monate hinaus die Bahn gegen eine entsprechende Entschädigung den beiden Staaten zufallen sollte. Im Jahre 1863 wurde die Bahn dem Verkehr übergeben. Gleichzeitig übernahm die Gesellschaft auf Grund eines provisorischen Vertrages mit der Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft deren Geschäfte

---

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 128ff.

Die Gesellschaft selbst ging erst am 1. Juli 1872 definitiv in den Besitz der Ludwigsbahn-Gesellschaft über.

In den folgenden Jahren wurde das Netz der Gesellschaft durch die Erbauung der Strecke Worms-Alzey (1867) sowie der Verbindungslinie Darmstadt-Worms (1. Juli 1869) erweitert. Beide Strecken waren unter den üblichen Bedingungen vom Staate, und zwar die erstere am 13. Juli 1863, die letztere am 20. Februar 1868 auf 99 Jahre konzessioniert worden.

Einen Wendepunkt in der hessischen Eisenbahnpolitik brachte das Jahr 1868. Wie jede Privatunternehmung, so war auch die Ludwigsbahngesellschaft beim Ausbau ihres Netzes in erster Linie darauf bedacht gewesen, einen möglichst großen Überschuß für ihre Aktionäre zu erzielen. Man hatte versucht, Nutzen aus dem Verkehr von hessischen Handelsplätzen, aus dem bedeutenden Umschlagsverkehr, wie z. B. des Getreides in den Häfen Mainz und Gustavsburg, dem Transitverkehr aus den Kohlengebieten der Saar und den Weinbaugebieten nach dem Osten herauszuziehen. Dabei war aber der Lokalverkehr so gut wie gar nicht berücksichtigt worden. Nun aber bestand in der damaligen Zeit die hessische Bevölkerung zum größten Teile aus Ackerbautreibenden. Der Ackerbau selbst aber war wegen der schlechten Bodenbeschaffenheit — so vor allen Dingen in Oberhessen wegen des schiefrigen Untergrundes — ein recht kümmerlicher. Daher war es Aufgabe der Regierung, den Nutzen der Eisenbahnen auch jenen Gebieten, die abseits von den großen Durchgangsstraßen lagen, zukommen zu lassen.

Da nun die ertragsfähigen Linien bereits in den Händen der Gesellschaft waren, verlohnte es sich nicht, daß die Regierung auf ihr Risiko den Bau der weniger rentabeln Linien übernahm. Infolgedessen trat sie wegen des weiteren Ausbaues des hessischen Eisenbahnnetzes mit der Gesellschaft in Verbindung. Die Verhandlungen führten zum Vertrage vom 4. April 1868. Danach übernahm die Gesellschaft bei einer Kautionsleistung von 500000 Gulden die Fertigstellung des Baues folgender Linien innerhalb dreier Jahre:

1. Bingen-Alzey.
2. Mainz-Alzey sowie deren Fortsetzung bis zur Landesgrenze.
3. Monzheim-Grünstadt, Monzheim-Marnheim, ebenfalls mit Fortsetzung beider Linien zur Landesgrenze.
4. Worms-Bensheim.
5. Darmstadt-Erbach.

Der Hessische Staat seinerseits übernahm die Verpflichtung der Garantie für einen jährlichen Reinertrag von 35000 Gulden der obengenannten Linien.

Weiterhin setzte die Regierung im Einverständnis mit der Ludwigsbahn-Gesellschaft für sämtliche der Gesellschaft bisher erteilten Konzessionen auch die früher erlöschenden eine Dauer von 90 Jahren, vom Jahre 1868 an gerechnet, fest. Jedoch sollte nach Ablauf von 25 Jahren — also vom Jahre 1893 ab — dem Staate das Recht zustehen, sämtliche Linien gegen eine Erstattung des zwanzigfachen Betrages des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 5 Jahre für Staatsbahnen zu erklären und sie auf Staatskosten verwalten zu lassen [1]).

In jene Zeit fiel auch die Verstaatlichung der Taunusbahn. Um den Besitz dieser Bahn wetteiferten sowohl der Preußische Staat sowie auch die Ludwigsbahn-Gesellschaft. Indessen zerschlugen sich die Verhandlungen mit dem Preußischen Staate. Trotzdem sollte Preußen der Besitz dieser Strecke nicht länger vorenthalten bleiben. Während der Verhandlungen der Ludwigsbahn-Gesellschaft mit der Taunusbahn war zwischen Preußen und der Ludwigsbahn ein Abkommen zustande gekommen, wonach für den Fall, daß die Kaufverhandlungen zum Abschluß gelangen sollten, die Strecke von der Lugwigsbahn-Gesellschaft sofort an den Preußischen Staat weiterverkauft wurde. Dies geschah am 1. Januar 1872. Als Entgelt hatte der Preußische Staat neben einer entsprechenden Entschädigung in Geld der Ludwigsbahn-Gesellschaft bei einer Konzessionsdauer von 90 Jahren und einer Bauzeit von 3 Jahren die Genehmigung folgender in sein Gebiet fallender Linien: Frankfurt bis zur Riedbahn, Frankfurt-Camberg, Mainz-Wiesbaden sowie deren Fortsetzung bis zum Anschluß an Frankfurt-Camberg und einer Verbindungsbahn zwischen dem Ost- und Westbahnhofe in Frankfurt erteilt [2]).

Um einen Anschluß des hessischen Bahnnetzes im Norden wie im Süden an fremde Netze herbeizuführen, trat die Hessische Regierung in den folgenden Jahren mit Preußen und Baden in Unterhandlungen. Preußen erteilte seine Zustimmung zum Bau einer Bahn von Frankfurt nach Mannheim und von Hanau nach Babenhausen, behielt sich aber das Recht vor, die auf seinem Gebiete liegenden Strecken nach 30 Betriebsjahren gegen eine entsprechende Entschädigung zurückzuerwerben. Baden verpflichtete sich, bei einem Zuschuß von 2500000 Gulden seitens der Hessischen Re-

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 132ff.
[2]) Siehe Dröll a. a. O., S. 170ff.

gierung eine Bahn von Neckargemünd nach Jagstfeld zu bauen Von dieser Strecke konnte der Hessische Staat den auf seinem Gebiet liegenden Teil nach 25 Jahren gegen Erstattung der Herstellungskosten zurückkaufen.

Die Ausführung des Baues der Strecke Frankfurt-Mannheim, Babenhausen-Hanau sowie der Linien Erbach-Eberbach, Mannheim-Worms und Mannheim-Biblis überließ die Hessische Regierung der Ludwigsbahn-Gesellschaft. Hinsichtlich der Linie Erbach-Eberbach verpflichtete sie sich, der Gesellschaft in den ersten fünf Jahren jährlich eine Subvention von 100000 Gulden zu leisten. Gleichzeitig hiermit wurde die von der Regierung im Jahre 1868 versprochene Garantiesumme zu den übrigen sog. garantierten Linien von 35000 Gulden auf 28000 Gulden herabgesetzt. Die Strecken selbst wurden im Jahre 1880/82 fertiggestellt und dem Verkehr nach und nach übergeben. In den folgenden Jahren erweiterte die Ludwigsbahn-Gesellschaft ihr Netz durch Ergänzungs- sowie Anschlußbahnen, deren Entstehungsgeschichte hier nicht weiter interessiert. Unter den sonstigen größeren Umbauten der Gesellschaft verdient an dieser Stelle der Umbau des Bahnhofes in Worms sowie der Bau einer Brücke bei Worms erwähnt zu werden. Bei beiden Unternehmungen war die Hessische Regierung indirekt beteiligt. Sie hatte im Hinblick auf die immer näher gerückte Verstaatlichung der Bahnen der Gesellschaft mit letzterer ein Abkommen getroffen, wonach sie im Falle eines Übergangs der Bahn in ihr Eigentum während der Ausführung der oben erwähnten Bauten oder im ersten Betriebsjahre nach deren Fertigstellung der Gesellschaft die Anlagekosten gänzlich erstatten wollte. Ferner übernahm sie die Zahlung eines Zuschusses in Höhe von 300000 Mark zu den Bahnhofsumbauten sowie die Zahlung der Zinsen bis zur Höhe von 3½% für das Anlagekapital der Brücke. Außerdem wurde die weitere sehr wichtige Bestimmung getroffen, daß die vom Staate zu zahlende Summe für die garantierten Linien, die im Jahre 1894 250000 Mark betrug, jährlich um 25000 Mark vermindert werden sollte.

Im Jahre 1896 besaß die Ludwigseisenbahn-Gesellschaft ein Bahnnetz eigener Strecken von 692,94 km Länge. Sie hatte außerdem 24,10 km gepachtet, hinzu kam noch die Strecke Eschhofen-Limburg mit einer Länge von 3,22 km. Letztere Linie wurde von ihr mitbenutzt. Sonach betrug die Gesamtlänge der im Betrieb der Gesellschaft befindlichen Eisenbahnen 726,26 km [1]).

---

[1]) Siehe preußische Denkschrift a. a. O., S. 5.

Von den der Ludwigbahn-Gesellschaft gehörigen Strecken lagen

auf dem	hessischen Staatsgebiete	510,41 km
„ „	preußischen Staatsgebiete	146,12 „
„ „	bayrischen Staatsgebiete	9,15 „
„ „	badischen Staatsgebiete	26,96 „
		692,64 km

Die Entwicklungsgeschichte der Ludwigsbahn zeigt, daß dem Hessischen Staate wohl das Oberaufsichtsrecht über die Gesellschaft zustand, daß seine sonstigen Rechte aber sehr beschränkt waren. Nachdem die Gesellschaft dank ihrer vorzüglichen Einnahmen dem Staate die von ihm geliehenen Gelder im Jahre 1861 hatte zurückzahlen können, war die Regierung ihrer bevorzugten Stellung als Hauptaktionärin verlustig gegangen; ihr war lediglich das Recht der Mitgliedschaft im Verwaltungsrate geblieben. Diese ziemlich ohnmächtige Stellung des Staates zeigte sich in erster Linie beim Bau neuer Bahnen. Hier konnte die Gesellschaft nur durch Gewährung hoher Garantien und Zuschüsse nach mühevollen Verhandlungen dahin gebracht werden, auch weniger rentable Linien zu bauen. Die Ansprüche, die die Ludwigsbahn beim Ausbau des hessischen Nebenbahnnetzes machte, wurden immer größer. Vor noch schwierigeren Verhältnissen stand der Staat, wenn er als Aufsichtsbehörde im Interesse des allgemeinen Verkehrs den Umbau von Bahnhöfen, die Anlage zweiter Gleise, den Bau von Verbindungsbahnen usw. verlangen mußte[1]).

Daneben hatte das Privatunternehmen mit seinem großen Kapital auf allen Gebieten des politischen Lebens eine Macht erlangt, die mehr oder minder versteckt ausgeübt wurde und sich recht oft unangenehm bemerkbar machte. Für die hessischen Finanzen bedeutete die Gesellschaft eine schwere Belastung. Der Staat mußte zu den garantierten Linien bedeutende Zuschüsse leisten. Daß diese Zuschüsse für ein so kleines Land wie Hessen enorme waren, geht aus der Ausstellung in der preußischen Denkschrift zum Vertrage vom Jahre 1896 hervor[2]). Danach hatte Hessen in den Jahren 1870—1895 14641439 Mark oder durchschnittlich rund 563132 Mark jährlich zu leisten gehabt. Diesen Zuschüssen standen so gut wie keine Eisenbahneinnahmen gegenüber. Sie hatten ihrerseits eine erhöhte Besteuerung

[1]) Dröll a. a. O., S. 311: Er besaß ja keine Zwangsmittel, am allerwenigsten, wenn die Privatbahn Verbesserungen zwar in Aussicht stellte, die Ausführung aber verzögerte. Man stand also ziemlich machtlos der täglich zunehmenden Verschlechterung der Bahnverhältnisse gegenüber.

[2]) Siehe preußische Denkschrift zum Gesetzentwurf vom Jahre 1896, a. a. O., S. 12 ff.

der hessischen Untertanen zur Folge. Schon hieraus ergab sich mit der Zeit der Wunsch des hessischen Volkes nach einer Änderung der hessischen Eisenbahnpolitik.

Die finanziellen Ergebnisse der Gesellschaft selbst waren keine schlechten. Sie waren natürlich wie in jedem Betriebe großen Schwankungen unterworfen. Im allgemeinen aber konnte das Unternehmen mit seinen Überschüssen zufrieden sein. Schon die ersten Betriebsjahre brachten den Aktionären eine hohe Dividende. Letztere betrug im Jahre 1860 5¾%, stieg im Jahre 1861 auf 7% und von da ab im Jahre 1872 sogar auf 11⅗%. Von dieser Höhe fiel sie dann im Jahre 1879 auf 3¼%[1]). Dieser Sturz der Dividende war eine Folge der stärkeren Abnutzung des Betriebsmaterials durch den Krieg von 1870/71 sowie des steigenden Verkehrs nach den Kriegsjahren. Die Gesellschaft mußte zur Anlage von Doppelgleisen auf den Strecken Mainz-Worms, Mainz-Aschaffenburg, Mainz-Frankfurt schreiten; die an diesen Bahnen gelegenen Bahnhöfe mußten vergrößert werden. Mit der beständigen Steigerung der Gehälter in der Industrie ging eine Erhöhung der Besoldungen des Personals der Gesellschaft Hand in Hand. Hinzu kamen schließlich die im Jahre 1874 „einsetzenden rückläufigen Bewegungen im deutschen Wirtschaftsleben". Erst als vom Jahre 1879 ab ein Wiederaufblühen im Güterverkehr eintrat, und infolge einiger harter Winter der Verkehr der Rheinschiffahrt auf die Bahnen der Gesellschaft überging, stieg die Dividende und überschritt im Jahre 1895 zum ersten Male wieder 5%[2]).

Daß die Dividende sich in Zukunft nicht auf dieser Höhe halten würde, leuchtete den mit den Verhältnissen der Gesellschaft vertrauten Personen ohne weiteres ein. Die Ausgaben nahmen rapide zu; die teuren Lebensverhältnisse brachten eine ständige Erhöhung der Beamtengehälter, die ohne dies schon niedriger als die bei den preußischen Staatsbahnen waren, mit sich. Infolge der Wohnungsnot in den Städten war die Verwaltung genötigt, eigene Wohnhäuser für Beamte und Arbeiter zu bauen. Die Kohlen allein verursachten 1889 einen Mehraufwand von etwa 120000 Mark, 1890 sogar 294000 Mark. Mit 10774778 Mark überstiegen die Ausgaben im Jahre 1895 um nahezu 3200000 Mark jene des Jahres 1886. Die Ausgaben pro 1000 Achsenkilometer waren von 58 Mark im Jahre 1880 auf 66 Mark im Jahre 1894 gewachsen.

---

[1]) Siehe preußische Denkschrift zum Gesetzentwurf vom Jahre 1896, a. a. O., S. 28ff.
[2]) Siehe Dröll a. a. O, S. 180ff.

Dagegen nahmen die Einnahmen in keinem den Ausgaben entsprechenden gesunden Verhältnisse zu. Bei einer Vermehrung der Ausgaben um 40 % hatten die Einnahmen um nur 30 % zugenommen. Sie waren zwar in den letzten Jahren, wie aus der Tabelle zu ersehen ist, noch fortgesetzt gewachsen. Die Steigerung war jedoch keine natürliche. Sie hatte ihre Ursache darin, daß die Rheinschiffahrt in den letzten Jahren vielfach mit ungünstigem Wasserstand zu kämpfen hatte. Wie auch die preußische Denkschrift zum Vertrage vom Jahre 1896 hervorhebt, war das Fortdauern der Verhältnisse in gleich günstiger Weise für die Zukunft nicht zu erwarten. Desgleichen muß hinsichtlich der in der Tabelle angegebenen Beträge für Ausgaben darauf hingewiesen werden, daß die Gesellschaft im Hinblick auf die erwartete Verstaatlichung den Betriebsaufwand möglichst eingeschränkt hatte. Es würden sicherlich, falls die Verstaatlichung nicht eingetreten wäre, bedeutend höhere Kosten für persönliche wie sachliche Ausgaben in Rechnung zu stellen gewesen sein.

So betrugen die Einnahmen im Jahre

1890	für	1	km	Bahnlänge	29050	Mk.
1891	„	1	„	„	30389	„
1892	„	1	„	„	29674	„
1893	„	1	„	„	30605	„
1894	„	1	„	„	31058	„
1895	„	1	„	„	32274	„ ,

denen an Ausgaben gegenüber standen

1890	14999	Mk.	oder	in	%	der	Einnahme	51,63 %
1891	16106	„	„	„	„	„	„	53,00 „
1892	16145	„	„	„	„	„	„	54,41 „
1893	16114	„	„	„	„	„	„	52,65 „
1894	16433	„	„	„	„	„	„	52,91 „
1895	17268	„	„	„	„	„	„	53,50 „

Was die Bewältigung des Verkehrs auf den Bahnen anlangte, so genügte die Gesellschaft, solange sich derselbe in den vierziger bis sechziger Jahren in bescheidenen Grenzen gehalten hatte, den an sie gestellten Anforderungen. Der dann allmählich eintretende und sich von Jahr zu Jahr steigernde Aufschwung unseres Wirtschafts- und Verkehrslebens brachte schwierige Aufgaben für die Gesellschaft mit sich. Das Emporblühen des Handels trat besonders deutlich in Hessen, das an und für sich schon durch seine geographische Lage den natürlichen Kreuzungspunkt der meisten deutschen Handelsstraßen bildete, hervor. Nach einer Aufstellung bei Dröll waren die im Lokalverkehr abgegangenen Güter — meist Kohlen — beim Anwachsen

der Menge um das Doppelte gegen das Jahr 1872 auf 2263908 Zentner im Jahre 1879 gestiegen [1]).

Wenn sich die Gesellschaft auch bemühte, diesen Verkehr zu bewältigen, so mußten ihre Kräfte doch allmählich versagen. Der Grund hierfür war einmal darin zu suchen, daß die Generalunkosten bei ihrem kleinen Betriebe verhältnißmäßig höhere als beim Großbetrieb waren; zum anderen, daß sie bei ihrem beschränkten Verkehrsnetze keinen so rationellen Betrieb — wie z. B. Preußen — auf ihren Strecken einrichten konnte. Nach einer Berechnung der Handelskammer in Worms betrugen die persönlichen Ausgaben bei der hessischen Ludwigsbahn 18 %, bei den preußischen nur 12 ½ % der Ausgaben für den gesamten Betrieb oder 4,7 % der Bruttoeinnahmen der hessischen Ludwigsbahn gegen 3,5 % bei den preußischen Staatsbahnen.

Während in Preußen die Betriebsmittel wie Lokomotiven und Wagen große Strecken durchfuhren und ihre Leistungsfähigkeit voll ausgenutzt wurde, war bei der Ludwigsbahn-Gesellschaft gerade das Gegenteil der Fall. Schon nach wenig Kilometern Fahrt waren die Lokomotiven wie die Wagen an den Landesgrenzen angelangt. Hier blieben die Lokomotiven sehr oft unter Dampf längere Zeit liegen, bis ein Gegenzug Gelegenheit bot, die in ihnen aufgespeicherte Kraft weiter nutzvoll zu verwerten. Die Wagenladungen mußten auf den Übergangsstationen umgeladen werden. Es häuften sich auf diesen Bahnhöfen große Mengen leerer Wagen an; dies hatte für die Gesellschaft teure Wagenleerläufe zur Folge. Ebenso wurde das die Züge begleitende Personal nur ungenügend ausgenutzt [2]).

Auf den Übergangsbahnhöfen mußte die Gesellschaft einen großen Beamtenkörper zur Kontrolle für die sichere Übernahme der Güter durch die andere Bahn unterhalten. Diese Kontrolle sowie der durch sie hervorgerufene Abrechnungsverkehr mit den Nachbargesellschaften trugen wesentlich zu einer Verteuerung des Betriebes bei. Wollte die Gesellschaft diese durch das kleine Bahnnetz bedingten Einbußen wieder wettmachen, so war dies nicht anders möglich als durch eine jedenfalls nicht im Interesse des Verkehrs liegende äußerst sparsame Wirtschaft bei den Ausgaben bzw. Anschaffung neuen Fahrmaterials.

Wie sehr letzteres bei der Ludwigsbahn-Gesellschaft der Fall war, geht aus Berechnungen der Wormser Handelskammer hervor. Danach betrug im Jahre 1890 die Anzahl der Lokomotiven etwa ⅔,

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 238 ff.
[2]) Siehe Huber a. a. O., S. 4 ff.

die der Güterwagen dagegen kaum mehr als die Hälfte auf der gleichen Strecke der preußischen Staatsbahnen.

Diese Sparsamkeit machte sich vor allen Dingen bei den Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel bemerkbar. Der Preußische Staat wendete für die Unterhaltung und Erneuerung seines Netzes auf

im Jahre	auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken	auf 1 km Gleislänge
1890	4104 Mk.	2282 Mk.
1891	4609 „	2541 „
1892	4270 „	2320 „
1893	4283 „	2307 „
1894	3856 „	2067 „

oder im Durchschnitt 4224,40 Mk.,

während die Ludwigsbahn-Gesellschaft an Ausgaben zu verzeichnen hatte

im Jahre	auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken	auf 1 km Gleislänge
1890	2659 Mk.	1429 Mk.
1891	2522 „	1348 „
1892	2184 „	1166 „
1893	1826 „	974 „
1894	1885 „	1005 „

also durchschnittlich die Hälfte der Ausgaben des preußischen Staatseisenbahnbetriebes.

Diese Sparsamkeitspolitik der Gesellschaft hatte berechtigte Klagen des Handelsstandes zur Folge. Bereits 1890 klagte die Handelskammer in Worms darüber, daß das Wagenmaterial nicht entsprechend instand gehalten würde; unter den Personenwagen gäbe es sehr viel alte, ausgefahrene und unbequeme Wagen, die gegen die Wagen anderer Gesellschaften abständen. Besonders die nicht gehörige Erweiterung des Güterwagenparks und der sich hieraus ergebende Mangel an Güterwagen machte sich sehr fühlbar. So kam es nach dem Bericht der Handelskammer zu Worms vor, daß die Verkehrtreibenden bei den benachbarten Netzen Wagen bestellten und ihre Güter jenseits der Landesgrenze auf den Bahnhöfen der Nachbargesellschaften zur Verladung brachten. Trotz dieser Klagen trat eine Besserung nicht ein. Die Sparsamkeitspolitik der Gesellschaft wurde nicht nur fortgesetzt, sondern sogar verstärkt, je mehr die Gesellschaft einsah, daß eine Verstaatlichung der Bahn in absehbarer Zeit bevorstand. Der Verwaltungsrat mußte bedacht sein, die Aus-

gaben einzuschränken, um eine möglichst hohe Verkaufsrate den Aktionären zu sichern [1]).

So betrug die Zahl der Betriebsmittel

im Jahre	an Lokomotiven	an Wagenpark
1891	213 Stck.	4050 Stck.
1892	213 „	4042 „
1893	213 „	4287 „
1894	211 „	4458 „
1895	216 „	4443 „

Diese Mängel waren selbstverständlich auch der Hessischen Regierung nicht unbekannt geblieben. Um eine Abhilfe zu schaffen, verpflichtete sie sich in dem Vertrage über den Bau einer Eisenbahnbrücke zu Worms sowie der anderweitigen Regelung der Garantieverhältnisse der Gesellschaft für die Beschaffung von 400 Güterwagen und 30 Personenwagen dritter Klasse im Falle der Verstaatlichung vor dem 1. April 1899 neben dem konzessionsmäßigen Kaufpreis eine besondere Entschädigung zu zahlen.

Ein weiterer Punkt, der zu berechtigten Klagen Veranlassung gab, betraf das Tarifwesen. Neben den an und für sich schon komplizierten Tarifen hatte die Gesellschaft das Refaktienwesen, d. h. die Bevorzugung einzelner Industrieller bei der Beförderung begünstigt. Für die Massentransporte hatte sie besondere Spezialtarife eingeführt. So wurde im Verkehr nach dem Osten der Versand an Eisen, der eine geeignete Rückladung gab, neben anderen Gütern bevorzugt.

Weiterhin unliebsam empfunden wurde der unnötige Aufenthalt auf den an und für sich überflüssigen Grenz- und Übergangsstationen. Hierdurch wurde eine wesentliche Verlangsamung des Durchgangsverkehrs und eine Belästigung des Publikums herbeigeführt.

Mit der Sparsamkeitspolitik Hand in Hand ging eine dem Verkehr nicht entsprechende Besetzung und Vermehrung des Personals für die Bewachung und Unterhaltung der Bahnanlagen. So kam es vor, daß an manchen Stationen der Dienst durch provisorische Beamte versehen wurde. Hiermit war eine Verkehrsunsicherheit verbunden. Am meisten aber wurden die betreffenden Beamten und Arbeiter selbst in Mitleidenschaft gezogen. Ihr an und für sich nicht leichter Dienst war bedeutend anstrengender als der bei den preußischen Staatsbahnen. Die Dienstzeit war hier eine längere als dort. So hatte z. B. das Stationspersonal in Darmstadt abwechselnd 16- und 12½ stündigen Dienst, das zu Worms 15½ stündigen und 13½ stündigen Dienst. Offenberg hat darauf hingewiesen, daß das Lokomotiv- und Zug-

[1]) Siehe Offenberg a. a. O., S. 2ff.

personal derart überlastet war, daß es bei Einführung der preußischen Staatsbahnvorschriften sofort um 22% verstärkt werden mußte.

Unter diesen Umständen sollte man annehmen, daß für die vermehrte Tätigkeit eine bessere Bezahlung erfolgte. Dem war aber nicht der Fall. Die Gehälter und Löhne des Personals, vor allem die der im äußeren Betrieb beschäftigten Leute, waren erheblich niedriger als die der anderen Bahnen. Nach Mitteilung der Eisenbahndirektion Mainz erforderte der Ausgleich des Personals auf die preußischen Sätze einen jährlichen Mehraufwand von 500000 Mk.

Die Gesellschaft suchte auch in eigentümlicher Weise das Personal an der Verminderung der Ausgaben zu interessieren. Ein besonderes Prämiensystem wurde eingeführt, nach dem alle Ersparnisse, die infolge der Verringerung des Personalbestandes gegen die etatsmäßig festgesetzte Höhe erzielt wurden, zur Hälfte dem Personal zufielen.

Daß die schlechte Bezahlung und Zurückstellung gegenüber den Beamten der preußischen Staatsbahnen Verstimmung, wenig Lust und Liebe zu der zu bewältigenden Arbeit und eine lockere Disziplin bei den Angestellten der Gesellschaft zur Folge haben mußte, lag auf der Hand.

Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß es mit der Zeit der Gesellschaft nicht mehr möglich war, ihr Bahnnetz aus eigenen Mitteln auf der Höhe technischer Vollkommenheit zu erhalten. Wenn auch die Bahnen ganz gute Einnahmen im Anfang hatten, so reichten sie doch nicht aus, die Kosten für die großen Bahnhofsumbauten, die erforderlichen Brücken, die Einrichtung der Bahnhöfe mit modernen Stellwerks-Anlagen, deren Anschaffungskosten sich auf Millionen beliefen, zu bestreiten. Die neuen Bahnhöfe in Frankfurt und Mainz brachten neben der erheblichen Erhöhung des Anlagekapitals eine Steigerung der Betriebsausgaben, die erst allmählich einen Ausgleich in der Vermehrung der Einnahmen fanden, mit sich. Hier konnte, wie das im geschäftlichen Leben der Zusammenschluß einzelner zu Verbänden, Kartellen und Syndikaten lehrt, nur der Großbetrieb Abhilfe schaffen.

Kurz zusammengefaßt lagen die Verhältnisse auf der Ludwigsbahn-Gesellschaft genau so wie bei jeder anderen Privatbahn-Gesellschaft. Die großen Mißstände und Fehler, die jeder Privatwirtschaft auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens eigentümlich sind, traten auch bei dieser Gesellschaft zutage[1]). Die Handelskammer in Worms hat sie treffend in folgende Worte zusammengefaßt: „Das Gesamtbild

[1]) Siehe Huber a. a. O., S. 164, 203ff.; Ferroviarius a. a. O., S. 1.

zeigt auf der einen Seite — der Staatsbahn — eine reichlichere Ausstattung mit Betriebsmitteln und größere Aufwendungen für Unterhaltung der Betriebsmittel, der Bahnanlagen und für die Beamten und Arbeiter als auf der andern Seite, dort eine offene Hand für alle Bedürfnisse, bei uns eine ziemliche Sparsamkeit."

Bei dem Verhältnis der Ludwigsbahn zu den anderen Bahnnetzen ist besonders auf das zur preußischen Staatsbahn hinzuweisen. Hier spielte sich derselbe Kampf ab, der Mitte des vorigen Jahrhunderts zwischen jeder Privatbahn und dem allmählich erstarkenden Staatsbahnwesen stattgefunden hat. Die Kampfmittel waren die gleichen wie überall. Durch Tarifermäßigung suchte die Gesellschaft den Verkehr von den Staatsbahnlinien abzuziehen. So wurde in Frankfurt und anderen Handelsplätzen über die Bevorzugung von Mainz im Verkehr nach Südbayern und Österreich, namentlich im Kaffeetransport, der von Mainz billiger nach Wien ging als von Frankfurt, geklagt. Bei dem Konkurrenzkampfe kam es sogar vor, daß durch das Verhältnis der Konkurrenzlinien untereinander selbst hessischen Städten wie z. B. Darmstadt Tarifermäßigungen nicht zugebilligt wurden[1]). Im Personenverkehr versuchte die Ludwigsbahn durch Aufhebung der Schnellzugstaxen zwischen Frankfurt und Mannheim und Darmstadt und Mannheim den Verkehr von der Main-Neckar-Bahn abzuziehen. Die Rückfahrkarten wurden von zwei auf drei Tage verlängert; Jahresabonnements für sämtliche Strecken der Gesellschaft wurden eingeführt. Zudem wurden in unverantwortlicher Weise Konkurrenzlinien, mochten sie rentabel sein oder nicht, gebaut. Ein typisches Beispiel hierfür bildete die Anlage der Linie Frankfurt-Mannheim. Hierdurch erhoffte die Gesellschaft den Verkehr der Main-Neckar-Bahn an sich zu ziehen.

Als die Privatbahn-Gesellschaften eingesehen hatten, daß sie allein mit ihren doch immer sehr beschränkten Netzen allmählich den Kampf um ihre Selbsterhaltung aufgeben mußten, vereinigten sie sich zu Verbänden, um hierdurch die Führung des Güterverkehrs in ihre Hand zu bekommen. An diesen Koalitionen nahm die Ludwigsbahn-Gesellschaft erheblichen Anteil. So hatte sie sich beispielsweise mit der Rheinischen und Köln-Mindener Bahn zusammengeschlossen, um den Verkehr von Hamburg nach Frankfurt nicht auf dem natürlichen und kürzesten Wege, sondern auf einem Umwege von 136 km über Köln nach Frankfurt zu leiten. Desgleichen suchte sie durch ein Bündnis mit der Berlin-Anhalter Bahn den Verkehr von

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 103ff. 117.

Berlin nach Frankfurt auf dem zweiten Umwege über Hof und Meiningen ihren Linien zuzuführen. Dabei fiel ihr nicht ein, sich bei der Anwendung der Umleitungen an die konventionellen Schranken in den Kampfmitteln, die damals 20% betrugen, zu halten[1]).

Selbstverständlich hatte auch der Preußische Staat Verkehrsumleitungen vorgenommen. Dies geschah dagegen lediglich aus technischen Rücksichten, so z. B. wenn die Strecke durch gebirgiges Gelände ging, sehr selten als Retorsionsmittel gegen das Vorgehen der Privatbahnen[2]).

Eine Änderung dieser ungesunden Verhältnisse trat mit dem Friedensschluß im Jahre 1866 ein. Dadurch, daß Preußen durch den Erwerb der Bahnen in dem ihm einverleibten Kurhessen Frankfurt und Nassau die Verkehrsgebiete der rechtsrheinischen Bahnen nunmehr vollkommen beherrschte, war die Gesellschaft in dem Westostverkehr, der ihr die besten Einnahmen brachte, bedroht. Wesentlich verschlechtert wurde ihre Lage noch durch die im Jahre 1880 erfolgte Verstaatlichung der Rheinischen und der Köln-Mindener Bahn. Hierdurch war ihre frühere Machtstellung gebrochen. Die preußische Verwaltung konnte die Güter von nun ab wieder auf ihren natürlichen Linien Frankfurt zuführen; die Gesellschaft geriet in ein Abhängigkeitsverhältnis zu den preußischen Staatsbahnen und mußte sich den Anordnungen des Nachbars in Zukunft fügen. Jeder Versuch, den früheren Kampf wieder aufzunehmen, konnte vom Gegner sofort dadurch niedergeschlagen werden, daß er sämtliche Güter um die Bahnen der Gesellschaft herumführte. Eine derartige Maßregel würde aber, da die Ludwigsbahn in erster Linie auf den Durchgangsverkehr angewiesen war, den Todesstoß für die Gesellschaft bedeutet haben.

Die preußische Eisenbahnverwaltung verlangte für die Zukunft von der Gesellschaft nun, daß der Verkehr aus den rechtsrheinischen Gebieten den rechtsrheinischen Linien, der Verkehr aus den linksrheinischen Gebieten den linksrheinischen Linien zufallen sollte. Eine solche Regelung bedeutete für die Bahn einen allerdings schweren finanziellen Schlag. Die Folge wäre der Verlust des wichtigsten Verkehrs aus den großen Industriezentren auf der rechten Seite des Rheines gewesen.

Mitten in diesen Verhandlungen kündigte Preußen fast sämtliche mit der früheren Rheinischen Bahn bestehenden Tarife. Dieser unerwartete Schritt der Preußischen Regierung traf die Gesellschaft in

---

[1]) Siehe Offenberg a. a. O., S. 5, Ullrich a. a. O., S. 92, Cauer a. a. O., S. 533, Bismarck b. Huber a. a. O., S. 174, Biermer a. a. O., S. 68, Quaatz a. a. O., S. 1351.

[2]) Protokolle der hessischen Landstände 1885/88, S. 5.

ihrem Lebensnerv; denn durch ihn ging ihn der wichtigste Transitverkehr verloren. Desgleichen wurde durch ihn die hessische Staatskasse in Mitleidenschaft gezogen, da die Einnahmen der Gesellschaft die Unterlagen für die von ihr zu gewährenden Zuschüsse bildeten[1]). Infolgedessen erhob sich ein Sturm der Entrüstung.

Um den Streitigkeiten ein Ende zu machen, schloß die preußische Verwaltung mit der Gesellschaft den Konkurrenzvertrag vom 1. Januar 1881 ab. Durch diesen Vertrag wurde der niederländische und rheinisch-westfälische Verkehr nach Österreich und der rechtsrheinisch-bayrische Verkehr sowie der rheinisch-italienische und niederländisch-italienische Verkehr in Zukunft wieder über die Linie Hanau-Aschaffenburg geführt. In der Folgezeit versuchte die Gesellschaft den von ihr abgezogenen Güterverkehr durch Förderung des Personenverkehrs wie z. B. durch Einlegung neuer Schnellzüge und Ausnahmetarife zu heben. Ihre Bemühungen blieben nicht ohne Erfolg. Nach einer Berechnung bei Dröll[2]) stieg der Ertrag der Station Hanau, der 1882 noch 269484 Mk., 1883 273694 Mk. betragen hatte, im Jahre 1884 auf 436256Mk. Die Reibereien zwischen der Gesellschaft und der preußischen Staatsverwaltung blieben jedoch weiter bestehen[3]). Sie spitzten sich sogar noch zu. Da kündigte Preußen das Abkommen vom Jahre 1881. Welche Folgen dieser Schritt für die Gesellschaft haben konnte, ist oben näher dargelegt worden. Letztere suchte Schutz beim Reichseisenbahnamt. Dieser wurde aber mit der Begründung verweigert, daß es nicht Aufgabe des Amtes wäre, finanzielle Interessen eines Unternehmers wahrzunehmen[4]). Dagegen fand die Gesellschaft Hilfe bei der Hessischen Regierung, die wenigstens den Aufschub der beabsichtigten Tarifkündigung seitens der preußischen Verwaltung erzielte[5]). Die endgültige Einigung kam erst am 1. August 1885 zustande. Danach blieben die vor dem 1. Oktober 1884 erfolgten Verkehrsentziehungen bestehen. Hinzu trat die Entziehung aller Transitverkehre, welche die Punkte Frankfurt-Sachsenhausen und Ludwigshafen berührte. Wenn nun auch durch diesen Vertrag vorläufig Frieden zwischen den Beteiligten geschlossen war, so handelte es sich doch nur um einen Notbehelf. Er gab, wie der Minister v. Thielen hervorhob, dem einen — Preußen — zu wenig und dem andern — der hessischen Ludwigsbahn — zu viel,

[1]) Rede des Abgeordneten Wolfskehl in der Sitzung vom 6. März 1885, Verhandlung 1885/88, S. 7ff, Osanns, S. 26ff.

[2]) Siehe Dröll a. a. O., S. 255.

[3]) Siehe hessische Landtagsverhandlung 1885/88, Bd. II, S. 4ff.

[4]) Rede Osanns im Jahre 1885/88, Bd. II, S. 26ff.

[5]) Protokoll der Landstände im Jahr 1885/88, Bd. II, S. 4ff.

und hemmte, was das schlimmste war, die freie Entwicklung des Verkehrs und die wirtschaftliche Ausnutzung der Linien[1]).

Mehr und mehr zeigte sich, daß die Ludwigsbahn ein Unding gegenüber dem von Nord und Süd, von Ost und West andrängenden Staatseisenbahnwesen war. Sie mußte fallen. Das forderte schon der große Weltverkehr, der nicht an den Grenzen dieser Bahnen Halt machen und Rücksicht auf die Interessen einer Privatgesellschaft nehmen konnte.

Um ein vollständiges Bild über die hessischen Eisenbahnverhältnisse vor dem Jahre 1896 zu gewinnen, muß noch ein Blick auf die hessische Nebenbahnpolitik geworfen werden. Im Jahre 1884 hatte sich die Hessische Regierung entschlossen, zur Hebung des Verkehrs in den weniger bevölkerten und abseits der großen Handelsstraßen liegenden Gegenden Nebenbahnen zu erbauen. Sie legte den Ständen eine Gesetzesvorlage vor, die deren Genehmigung fand. Nach Artikel 2 übernahm sie den Bau und Betrieb folgender Linien

von Stockheim nach Ortenberg,
von Hirzenhain nach Gedern,
von Hungen nach Laubach,
von Nidda nach Schotten,
von Eberstadt nach Pfungstadt.

Zum Bau dieser Strecken wurde die Summe von 2051500 Mk. bewilligt. Außerdem wurden der Darmstädter Bank und der Firma Bachstein der Bau der Linien Rheinheim-Reichelsheim, Osthofen-Westhofen, Spreudlingen-Wöllstein konzessioniert.

Diese Nebenbahnpolitik hatte die denkbar ungünstigsten Folgen. Einmal vermehrte sie die bereits früher bestandene Zerrissenheit des hessischen Eisenbahnnetzes. Zum andern belastete sie den hessischen Finanzbeutel in der erheblichsten Weise. Die Einnahmen auf den neu erbauten Strecken waren sehr gering. Demzufolge verzinste sich das Anlagekapital nicht genügend. Bei der Linie Eberstadt-Pfungstadt wurde in der Finanzperiode 1894/97 eine Verzinsung des Baukapitals von nur 2,37 % erzielt[2]). Noch geringer waren die Verzinsungen der oberhessischen Nebenbahnen. Die in dem Staatsbudget für 1894/97 eingestellten Betriebsüberschüsse ergaben eine Verzinsung

---

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 244 ff, v. Thielen: Preußisches Abgeordnetenhaus, Sitzung vom 24. November 1896.

[2]) Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernshein a. a. O.; Die Strecke Weinheim-Fürth rentierte sich mit 1,09%, Bickenbach-Seeheim beansprucht dagegen einen Betriebszuschuß von 27668 Mk. 81 Pfg ; siehe auch Dröll a. a. O., S. 289.

bei der Nebenbahn Nidda-Schotten von 1,62%,
„ „ Linie Stockheim-Gedern „ 2 %,
„ „ Nebenbahn Hungen-Laubach „ 0,43%.

Trotz dieser finanziellen Mißerfolge setzte die Hessische Regierung die von ihr begonnene Nebenbahnpolitik fort. Am 5. März 1889 erfolgte die Vorlage eines neuen Gesetzentwurfes mit einem Kostenanschlag von 10893000 Mk. Nach jahrelangen Verhandlungen erhöhten die Landstände dieses Baukapital auf 26450000 Mk. In den verschiedenen Gesetzentwürfen waren die zu bauenden Strecken genannt. Der Regierung stand es frei, welche dieser Linien sie zuerst in Angriff nehmen wollte. Daß diese Politik schließlich zu einem Zusammenbruch der hessischen Finanzen führen mußte, lag auf der Hand.

Faßt man die hessischen Finanzverhältnisse in dem Anfang der neunziger Jahre zusammen, so ergibt sich folgendes Gesamtbild.

Die einzig gute Verkehrsader war die Main-Neckar-Bahn, bei deren Verwaltung der Hessische Staat in sehr beschränktem Maße beteiligt war. Die sonstigen rentabeln Linien befanden sich in fremder Hand, teils in den Händen Preußens (Main-Weser-Bahn), zum großen Teil in den Händen einer Privatgesellschaft, der der Staat ziemlich ohnmächtig gegenüber stand. Daneben bestand ein ganz zerrissenes und finanziell zerrüttetes Staatseisenbahnnetz von wenig rentabeln Linien. Die Eisenbahneinnahmen waren sehr gering. Sie beliefen sich jährlich auf 500000—600000 Mk., die dem Staatsbudget nicht zugute kamen, da sie zur Amortisation der Eisenbahnschulden verwendet werden mußten. Dagegen hatte der Staat bedeutende Zuschüsse für eine ganze Reihe von Linien zu zahlen. Die Verhältnisse auf den der Privatbahn-Gesellschaft gehörenden Linien entsprachen nicht mehr den Anforderungen des modernen Verkehrs. Unter ihnen litt der gesamte Handel des Großherzogtums Hessen. Minister v. Thielen bezeichnete die hessische Ludwigsbahn als einen Anachronismus, dessen baldige Beseitigung im allseitigen Interesse und nicht am allerwenigsten auch im Interesse der Hessischen Ludwigsbahn notwendig erschien.

Auch bei dem hessischen Volke war der Wunsch nach einer Änderung der ungesunden Verhältnisse schon seit längerer Zeit rege. Bereits im Jahre 1878 hatte die Frankfurter Zeitung geraten, die Ludwigsbahn-Gesellschaft in staatliche Verwaltung zu übernehmen. Die Aktien der Gesellschaft waren damals auf 67% gefallen. Es bestand daher die Möglichkeit, die Bahnen für einen niedrigen Kaufpreis zu erwerben. Leider wurde aber dieser Rat nicht befolgt.

Als im Jahre 1882 nach der Übernahme der Taunus- und der Main-Weser-Bahn durch Preußen sich infolge des scharfen Wettbewerbs eine große Verkehrsunsicherheit geltend machte, bot die Gesellschaft dem Staate die Bahnen zum Ankauf an. Der Geheimrat Düllberg schlug damals der Regierung ein Abkommen vor, wonach die hessische Regierung, ohne die Verpflichtung zu übernehmen, die Bahnen sofort zu kaufen, lediglich den Kurs von 85 für die Aktien der hessischen Ludwigsbahn akzeptieren sollte. Die Gesellschaft erbot sich sogar für den Fall, daß die Regierung die Bahnen wohl übernehmen aber nicht selbst verwalten wollte, den Betrieb für Rechnung der Regierung gegen eine Vergütung zu führen. Indessen fanden die Vorschläge bei der Regierung wenig Anklang. Trotzdem ruhte der Verstaatlichungsgedanke nicht. Gerade in den Kreisen der Verkehrsinteressenten wurde immer wieder an der Reformation des hessischen Eisenbahnwesens gearbeitet. Zu den eifrigen Förderern dieses Gedankens gehörte in erster Linie die Wormser Handelskammer. Sie wies in einer Eingabe im Jahre 1890 an der Hand von Belegen auf die Notwendigkeit einer Verstaatlichung hin.

Bereits ein Jahr vorher hatte sich die 2. Hessische Ständekammer mit dieser Frage beschäftigt. Am 9. Mai 1889 stellte der Abgeordnete Osann den Antrag in der Kammer:

„Hohe Kammer wolle die Regierung ersuchen, wegen Erwerbung der rückfälligen Linien der Ludwigsbahn im Einvernehmen mit der Kgl. Preußischen Regierung die erforderlichen Verhandlungen einzuleiten und wegen demnächstiger Herbeiführung eines gedeihlichen Betriebes der hessischen Bahnen überhaupt mit der Kgl. Preußischen Regierung in Verhandlungen zu treten und den Ständen demnächst Vorlage zu machen."

Auf diesen Antrag erklärte die Regierung, daß sie sich mit Rücksicht auf die schwebenden Verhandlungen gegenwärtig außerstande fühle, weiteres in der Sache zu veröffentlichen. Sie gab dann später auf eine erneute Anfrage ihre Ansicht dahin kund, daß zum Staatsbahnsystem übergegangen werden müsse.

Um über die aufgekommenen rechtlichen Bedenken hinsichtlich der Verstaatlichung der noch nicht heimfälligen Strecken hinwegzukommen, hatte Frhr. Heyl zu Hernshein vom Prof. Dr. Meyer in Heidelberg ein staatsrechtliches Gutachten ausarbeiten lassen, wonach der Staat jederzeit die Privatbahnen gegen Anbietung einer von ihm für richtig befundenen Entschädigung in Besitz nehmen könne. Der Gesellschaft stände es dann frei, sich mit dem Vorgehen des Staates abzufinden oder den Rechtsweg zu beschreiten. Um ganz sicher zu

gehen, könne der Staat die Privatbahn durch Gesetz übernehmen. Bedenken gegen ein solches beständen vom staatsrechtlichen Standpunkte nicht[1]).

Auf dieses Gutachten gestützt, das im übrigen vom Professor Dr. Laband, wie unten näher dargelegt wird, angegriffen wurde, brachten die Anhänger des Verstaatlichungsgedankens am 29. Mai 1895 den Antrag bei der Kammer ein, die Linien der Ludwigsbahn am 1. Januar 1896 zu Staatsbahnen zu erklären und auf Staatskosten verwalten zu lassen. Dieser Antrag wurde auf Wunsch der Kammer durch die Hinzuziehung der Worte „gegen Angebot einer Entschädigung" ergänzt.

Hinsichtlich der Änderung der hessischen Eisenbahnverhältnisse kamen verschiedene Möglichkeiten in Betracht. Der natürlichste Weg war der Gedanke, ein eigenes hessisches Staatsbahnwesen zu schaffen; eine andere Möglichkeit war der Zusammenschluß der süddeutschen Bahnnetze zu einem Verbande. Schließlich kam noch der Anschluß der hessischen Bahnen an den großen Nachbarstaat Preußen in Frage. Von diesen drei Möglichkeiten mußte die Schaffung einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft von vornherein ausscheiden. Hierzu war einmal der Beitritt der Reichseisenbahnen erforderlich. Ein solcher war jedoch infolge des preußischen Einflusses auf die Verwaltung dieser Bahnen aussichtslos.

Was den Zusammenschluß der hessischen Bahnen zu einem einheitlichen Bahnnetze anlangte, so traten der Ausführung dieses Gedankens gleichfalls unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Die Schaffung eines geschlossenen Netzes war schon wegen der räumlichen Trennung der beiden hessischen Landesteile ein Ding der Unmöglichkeit. Zudem lagen die Strecken der hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft in den Gebieten von vier Staaten, Preußen, Hessen, Bayern und Baden[2]). Zwar war hinsichtlich der in Bayern und Baden liegenden Linien das Recht des Erwerbes auch durch Hessen vorgesehen, falls diese Staaten ihre Rechte nicht selbst geltend machen würden. Demnach blieben doch noch Linien der Gesellschaft beim staatlichen Ankauf übrig, auf deren Verstaatlichung Preußen in erster Linie Anspruch erheben konnte. Ob aber Hessen von der Preußischen Regierung die Herausgabe dieser Linien sowie der sonstigen auf dem hessischen Gebiete belegenen preußischen Strecken

---

[1]) Siehe Laband a. a. O., S. 2.

[2]) Siehe Eisenbahnarchiv 1906, S. 291: Von den Hauptbahnstrecken der Gesellschaft lagen 146 km auf preußischem, 506 km auf hessischem, 27 km auf badischem und 9 km auf bayrischem Staatsgebiet

durchsetzen würde, erschien sehr zweifelhaft. Von vornherein war die Frage sicherlich hinsichtlich der Main-Weser-Bahn zu verneinen. Weitere Schwierigkeiten würde für Hessen der Abschluß neuer Verträge mit Preußen über die gemeinschaftliche Benutzung der Übergangsbahnhöfe gebracht haben. Gesetzt den Fall, alle diese Schwierigkeiten wären aus der Welt geschafft, wie würde wohl dann das hessische Eisenbahnnetz ausgesehen haben. Es würde aus zwei voneinander getrennten Verwaltungskörpern, dem einen in Oberhessen und dem andern in Rheinhessen und Starkenburg bestanden haben, für deren Tätigkeit ein doppeltes Personal und womöglich doppelte Mehrausgaben erforderlich gewesen wären. Ohne die finanziellen Kräfte des Landes aufs erheblichste zu gefährden, wäre die Regierung gar nicht in der Lage gewesen, all den an sie gestellten Wünschen zu entsprechen. Der Hessische Staat hätte von vornherein mit erheblichen Ausgaben für die Instandsetzung der angekauften Linien rechnen müssen, da es eine allgemeine Erfahrungstatsache war, daß Privatbahnen vor der Verstaatlichung den Ertrag möglichst hoch schraubten, indem sie die Unterhaltung der Bahnen vernachlässigten, den Betrieb nur aufs notdürftigste bedienten, sowie jede Verbesserung der Einrichtung tunlichst unterließen. So verlangte Preußen später beim Abschlusse des Gemeinschaftsvertrages von vornherein die Summe von 3000000 Mk. für die erstmalige Ausbesserung der Ludwigsbahn.

Wie hätte es schließlich mit der hessischen Eisenbahnhoheit ausgesehen! Sie würde lediglich auf dem Papier gestanden haben. Bei seinem geringen Umfange hätte sich das hessische Eisenbahnnetz über kurz oder lang doch einmal Preußen anschließen müssen[1]). Zudem wären all die Mißstände und Nachteile, die einem kleinen Bahnbetriebe eigentümlich sind, auch hier wieder deutlich hervorgetreten. Man hätte ein neues Konkurrenzunternehmen geschaffen, das sich mit seinem Nachbar im Wege eines Verkehrsübereinkommens hätte auseinandersetzen müssen. „Dieselben Übelstände, die man eben noch beklagt hatte, hätte man unter anderem Namen wieder eingeführt."

So blieb nur noch die letzte Möglichkeit, der Anschluß an das preußische Staatsbahnnetz, übrig. Dieser Gedanke war um so begreiflicher, als ja zwischen Hessen und Preußen bereits Militär-, Post-, Telegraphen- und eine Zollgemeinschaft bestand. Die Lösung dieser Frage war indessen keine leichte. Es war zu untersuchen, ob Preußen die hessischen Eisenbahnen analog den Bahnen der Thüringischen Staaten als Ganzes erwerben sollte oder nicht. Hierbei ließ sich nicht

[1]) Siehe Köhler bei Huber a. a. O., S. 232.

leugnen, daß das Interesse Preußens, seinen Machtbereich nach Mainz auszudehnen, kein geringes war. Bereits der Minister Achenbach hatte zu dem hessischen Abgeordneten Dr. Schröder geäußert: „Nach Mainz müssen wir, dort liegt der Schwerpunkt unserer Verkehrsinteressen“ [1]). Mainz war gleichsam der Trichter, durch den der größte Teil des Verkehrs von Preußen nach Süddeutschland durchgeführt wurde. Die hessischen Bahnen waren fast vor allen deutschen Bahnen am meisten begünstigt durch ihre Verkehrslage. Sie hatten Anschluß an die großen Linien rechts und links des Rheins und stellten die Verbindung mit den großen Umschlagplätzen am Rhein und Main her, die neben Hamburg zu den größten Getreidestapelplätzen Deutschlands gehörten und nicht nur Baden, Hessen, sondern auch die Schweiz und große Teile Preußens mit Getreide versahen [2]).

Zwar wäre es Preußen ein leichtes gewesen, den Eisenbahnbesitz Hessens gegen eine angemessene Entschädigung zu erwerben. Das war wohl die Absicht des Ministers v. Maybach, der seine Politik in die Worte kleidete: „Bei mir gibt es nur eines, d. h. Übergabe der hessischen Bahnen an Preußen; sonst lasse ich mich auf nichts ein“ [3]). Ein derartiger Erwerb der hessischen Bahnen stieß aber auf den Widerspruch des großen Kanzlers Bismarck. Seiner Ansicht nach konnte die wirtschaftliche Einheit analog der politischen Einigung Deutschlands, nachdem die Schaffung einer Reichseisenbahn nicht mehr verwirklicht werden konnte, nur auf förderativer Grundlage erstrebt werden. Hinsichtlich der Lösung der hessischen Eisenbahnfrage äußerte er: „Die Nabelschnur zwischen Nord- und Süddeutschland soll nicht durchschnitten werden.“

Wenn nun aber Preußen die hessischen Bahnen — darunter auch die der Ludwigsbahn-Gesellschaft — nicht als Ganzes erwerben wollte, so war die Lösung nicht anders möglich, als das es zunächst gleichzeitig mit Hessen an eine Verstaatlichung der Ludwigsbahn ging und dann die beiderseitigen Eisenbahnnetze zu einer Gemeinschaft zusammenwarf. Bei dem Erwerbe der Ludwigsbahn war weiterhin zu berücksichtigen, daß die Linien nur teilweise rückkauffällig waren.

Daß die Lösung all dieser Fragen nicht in kurzer Zeit zu erledigen war, lag auf der Hand. Elf Jahre mühevoller Verhandlungen waren erforderlich, um zu einem Resultate zu gelangen. Die Anfänge dieser Verhandlungen reichen in das Jahr 1884 zurück, in welchem die Preußische

---

[1]) Rede Schröders, 2. hessische Ständekammer, 1885/88, Sitzung 6. März 1885, S. 19 ff.

[2]) Siehe: Die thüringische Eisenbahnfrage a. a. O., S. 13; vgl. auch Begründung des Gesetzes vom Jahre 1896, Aktenstück Nr. 5, II.

[3]) Siehe Huber a. a. O., S. 233.

Regierung zugleich mit der damals von ihr übernommenen Kündigung der Tarife dem Hessischen Staate zu erkennen gab, daß man die Ludwigsbahn erwerben und Hessen eine Rente gewähren wollte. Hessen lehnte das Anerbieten Preußens ebenso wie einen später vornommenen zweiten Versuch der Preußischen Regierung, die hessische Ludwigsbahn eigentümlich zu erwerben, ab.

Erst als man in Hessen eingesehen hatte, daß die Schaffung eines hessischen Staatseisenbahnnetzes aussichtslos wäre, gab die Regierung ihre Einwilligung, die Bahnen der Ludwigsbahn gemeinsam mit der Preußischen Regierung zu erwerben.

Die folgenden mit der Gesellschaft gepflogenen Verhandlungen über den Ankauf der Bahnen waren äußerst verwickelte. Ein hessisches Eisenbahngesetz, das im einzelnen die Verstaatlichungsfrage analog dem preußischen Gesetze vom Jahre 1842 regelte, gab es nicht. Sonach konnte die Hessische Regierung ihre Ansprüche lediglich aus den der Gesellschaft bewilligten Konzessionen herleiten. Hierbei kam der Vertrag vom Jahre 1866 in Frage, wonach das Rückkaufsrecht nicht für einzelne Bahnstrecken, sondern nur für den ganzen Umfang, der innerhalb einer Provinz des Großherzogtums liegenden Linien ausgeübt werden konnte. In der Provinz Rheinhessen unterlagen sämtliche Strecken vom 4. April 1893 dem Rückkaufsrecht des Staates. Dagegen konnten in der Provinz Starkenburg die Linien Mannheim-Lampertheim-Frankfurt und die Linien Hanau-Babenhausen, sowie Erbach-Eberbach erst im Jahre 1900 käuflich erworben werden. Das gleiche galt von den preußischen Strecken, von denen eigentlich nur die Frankfurt-Mainzer Strecke bis zur hessischen Grenze vom 3. Januar 1889 ab rückkauffällig war. Demgemäß konnte mit Zwangsmitteln nur gegen die heimfälligen Linien vorgegangen werden. Ein derartiger Schritt würde aber neben einer noch größeren Zerrissenheit des Staatsbahnnetzes den Interessen des Handels zuwidergelaufen sein. Auch aus finanzpolitischen Rücksichten hätte er als verfehlt angesehen werden müssen, da das wichtigste Glied, die Verbindung zwischen Mannheim Frankfurt und damit der Einfluß auf die Leitung der von dort ausgehenden Linien fehlte. Wollten die beiden Regierungen zu einer Verstaatlichung sämtlicher — der auch noch nicht heimfälligen Linien — gelangen, so war dies, da jede Gesetzesunterlage fehlte, nur im Wege der freien Vereinbarung mit der Gesellschaft möglich. Zwar hatte Professor Dr. Meyer in dem bereits oben erwähnten Gutachten sich dahin ausgesprochen, daß der Staat jederzeit gegen eine von ihm vorgeschlagene Entschädigung im Wege des Gesetzes kraft seines staatlichen Hoheitsrechtes Privateisenbahnen zu Staatsbahnen erklären

könnte. Ein Rechtsmittel gegen einen derartigen einseitigen Akt des Staates stände der Privatbahngesellschaft nicht zu, da der Jurisdiktion der ordentlichen Gerichte die Ausübung der staatlichen Hoheitsrechte überhaupt nicht unterlägen. Demgegenüber hatte Professor Laband behauptet, daß das Verstaatlichungsrecht kein Ausfluß des staatlichen Hoheitsrechtes wäre. Lediglich Preußen hätte im Artikel 42 des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 das Recht zum Erwerb der Privateisenbahnen als einen Bestandteil der preußischen Eisenbahnhoheit anerkannt. Daher gäbe es in Hessen einen Anspruch auf die Verstaatlichung überhaupt nicht. Vom juristischen Standpunkt wäre letztere weiter nichts als ein zweiseitiges Rechtsgeschäft – als ein Verkauf der Eisenbahnen an den Staat – zu betrachten[1]).

Es erübrigt sich, auf diese Kontroverse einzugehen, da Hessen, um allen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, analog dem Vorgehen des Preußischen Staates, sich bei der Verstaatlichung der Privatbahnen für den Weg einer friedlichen Vereinbarung mit der Gesellschaft entschied.

Am 30. März 1896 teilte die Hessische Regierung dem Verwaltungsrat der Ludwigsbahn-Gesellschaft mit, daß sie die in den Provinzen Rheinhessen und Starkenburg belegenen heimfälligen Linien mit dem 31. Dezember 1896 zu Staatsbahnen erklären und auf Staatskosten verwalten lassen würde. Da durch diese Maßnahmen die Lage der Gesellschaft eine äußerst schwierige werden würde, wäre sie im Einvernehmen mit der Preußischen Regierung vorbehaltlich der landesherrlichen Genehmigung bereit, sämtliche Bahnen der Gesellschaft im Wege der freien Verständigung anzukaufen.

Die nunmehr folgenden Verhandlungen über den Kaufpreis hatten indessen wenig Erfolg. Die Gesellschaft vertrat hartnäckig die Interessen ihrer Aktionäre. Sie beharrte auf dem Standpunkte, daß bei dem Kaufpreise ihre Verdienste um das hessische Land, ihre großen Bauten, deren hohe Anlagekapitale noch nicht zur Genüge amortisiert wären, besondere Berücksichtigung zu finden hätten.

Nach dem Verstaatlichungs-Angebot sollte den Aktionären eine Abfindung für je eine Aktie von 600 Mk. Schuldverschreibungen im Gesamtwerte von 700 Mk., und zwar der dreiprozentigen konsolidierten preußischen Staatsanleihe zum Nennwerte von 200 Mk. mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1896, sowie Schuldverschreibungen der dreiprozentigen hessischen Staatsanleihe zum Nennwerte von 500 Mk. mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1896 unter der Bedingung gewährt werden, daß vorab

---

[1]) Siehe Laband a. a. O., S. 2 ff.

der Beamtenkautionsfonds wie der Reserve- und Erneuerungsfonds der Gesellschaft in ihrem vollen bilanzmäßigen Sollbestande durch Verwendung des Erlöses der bei dem Bau über den Bedarf erworbenen und disponibel gewordenen Grundstücke effektiv wiederhergestellt werden würden. Die Bahn selbst sollte mit dem ersten des zweiten auf die Perfektion des Verstaatlichungsvertrages folgenden Monats auf beide Staaten eigentümlich übergehen. Mit demselben Zeitpunkt sollte die Gesellschaft in Liquidation treten und ein Liquidationspreis von 80000000 Mk. seitens beider Staaten gezahlt werden.

Dieses Angebot stieß jedoch bei den Aktionären wegen der niedrigen Abfindungssumme für die Aktien auf Widerstand. Noch bevor die Generalversammlung über die Beschlußfassung des staatlichen Angebots zusammentrat, versuchten in den ersten Tagen des Mai Delegierte der Gesellschaft mit den Vertretern der beiden Staaten Hessen und Preußen eine Erhöhung des staatlichen Kaufangebots zu erzielen. Diese Verhandlungen führten indessen zu keinem Resultat. Angesichts des hartnäckigen Festhaltens der Gesellschaft an ihren Ansprüchen richtete der hessische Finanzminister an den Verwaltungsrat ein erneutes Schreiben, in dem er drohte, für den Fall, daß die Gesellschaft sich dem Angebote nicht fügen würde, die heimfälligen Bahnen zu verstaatlichen. Um den nötigen Druck auf die Gesellschaft auszuüben, kündigte die Preußische Regierung gleichzeitig ihren Tarifvertrag mit der Gesellschaft im Jahre 1885.

Die auf dem 3. Juni 1896 anberaumte außerordentliche Generalversammlung, die infolge der nicht gehörigen Anwesenheit von Aktionären keinen Beschluß über das Kaufangebot fassen konnte, faßte nach sehr lebhafter Debatte eine Resolution, nach der die Gesellschaft unter allen Umständen auf eine Erhöhung des Angebots drang. Sie forderte den Verwaltungsrat auf, nochmals mit den Vertragsstaaten in Verbindung zu treten und die Verhandlungen der nächsten Generalversammlung zur Beschlußfassung vorzulegen. Die Regierung fand sich denn auch tatsächlich zu einer Abfindungssumme von 730,50 Mk. für die Aktie bereit. Aber auch dieses Angebot fand in der am 6. Juli 1896 anberaumten außerordentlichen Generalversammlung nicht die erforderliche $^3/_4$ Mehrheit.

In Voraussicht dieser Sachlage hatte der Vorsitzende im Einverständnis mit einigen Großaktionären den Vermittlungsantrag gestellt, mit der Regierung nochmals in Unterhandlungen einzutreten, um auf der Basis der Mitte der beiden vorliegenden Anträge, — nämlich des der Aktionäre, die 750 Mk. Abfindungssumme verlangten und dem Regierungsangebot von 730,50 Mk. — mit einer Abfindung von 741 Mk.

zu einer Verständigung zu kommen. Dieser Antrag wurde mit 71444 gegen 914 Stimmen angenommen.

Um im allseitigen Einvernehmen die langwierigen Verhandlungen endlich zum Abschluß zu bringen, stimmte die Preußische wie die Hessische Regierung dem Beschlusse der Aktionäre vom 6. Juli zu. Somit war der Übergang der Ludwigsbahn-Gesellschaft in staatliche Verwaltung gesichert.

Die Regelung der hessischen Eisenbahnverhältnisse durch den Staatsvertrag vom 23. Juni 1896.

Die wichtigste Frage, die nunmehr zwischen Preußen und Hessen noch zu lösen übrig blieb, betraf die spätere Verwaltung der von der Ludwigsbahn-Gesellschaft gemeinsam erworbenen Linien sowie der übrigen hessischen Staatsbahnen. Wie schon oben angedeutet wurde, hatte Hessen den Gedanken eines einheitlichen Staatsbahnnetzes fallen gelassen und sich entschlossen, mit der Preußischen Regierung eine gemeinsame Verwaltung einzuführen. Letztere konnte nun so gedacht werden, daß für die frühere hessische Ludwigsbahn und die übrigen hessischen Staatsbahnstrecken eine besondere getrennte Verwaltung eingesetzt wurde, und diese den Betrieb für Rechnung beider Staaten führte. Eine derartige Verwaltung würde aber dem großen preußischen Staatsbahnnetze fremd gegenüber gestanden haben. Desgleichen hätte die Teilung der preußischen Staatsbahnen in zwei Gruppen bei all den Fragen, in welchen die Interessen der beiden Netze auseinandergingen, zu unliebsamen Folgen geführt[1]).

Somit blieb nur der letzte Ausweg übrig, der denn auch von den Beteiligten betreten wurde: das Zusammenwerfen sämtlicher preußischer und hessischer sowie der künftig dem Eisenbahnbesitz beider Staaten hinzutretender Eisenbahnlinien zu einem gemeinsamen Unternehmen. Ausgeschlossen hiervon blieb wegen der Beteiligung Badens die Main-Neckar-Bahn sowie die an diese sich anschließenden drei Staatsnebenbahnen. Ihre Aufnahme in die Gemeinschaft erfolgte erst im Jahre 1902.

---

[1]) Siehe Kirchhoff a. a. O., S. 11; Begründung des Gesetzes vom Jahre 1896, Aktenstück Nr. 5.

Weitere Schwierigkeiten boten die Abgrenzung und Festlegung der Rechte und Pflichten der beiden Vertragsstaaten bei der Verwaltung sowie die Bestimmung der Normen für die Berechnung der Betriebsüberschüsse und deren Teilungsziffer.

Natürlich war es von vornherein klar, daß dem Hessischen Staate mit seinem immerhin kleinen Netze nicht die gleichen Rechte und Pflichten bei der Verwaltung zugestanden werden konnten wie Preußen, und daß Preußen seinerseits sich Einschränkungen seiner früher dominierenden Stellung gefallen lassen mußte. Man einigte sich dahin, daß die Verwaltung der Gemeinschaft vollkommen in die Hände der Preußischen Regierung gelegt wurde und nach den jeweiligen gültigen preußischen Verwaltungsvorschriften auf Grund eines für die Gesamtheit aufgestellten Etats zu erfolgen hatte. Die Zentralbehörde bildete das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Zur unmittelbaren Leitung und Beaufsichtigung des neuen Netzes wurde eine neue Eisenbahndirektion in Mainz unter dem Namen Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion mit einem von der Preußischen Regierung zu ernennenden Präsidenten an ihrer Spitze gebildet. Zum Teil wurden die Strecken dem Geschäftsbereiche der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion in Frankfurt überwiesen.

Hierbei bestand die Gefahr, daß die Preußische Regierung ihre bevorzugte Stellung bei der Leitung der Verwaltung zum Nachteile der hessischen Lande ausnutzen könnte. Um solche Bedenken aus der Welt zu schaffen, wurde als Hauptgrundsatz festgelegt, daß die neue Gemeinschaftsverwaltung die preußischen und hessischen Strecken als einheitliches Netz zu verwalten und dieselbe in jeder Beziehung gleichmäßig zu behandeln hätte. Preußen verpflichtete sich weiter, die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen der hessischen Landesteile dabei in gleicher Weise zu berücksichtigen wie die der preußischen Gebietsteile. Zur nötigen Wahrung der hessischen Interessen wurde einmal bei der Zentralbehörde eine etatsmäßige Stelle für einen hessischen Vortragenden Rat, zum andern bei der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion in Frankfurt zwei und der Eisenbahndirektion in Mainz fünf Stellen für höhere hessische Beamte geschaffen. Es wurde ferner die preußische Einrichtung des Bezirks- und Landeseisenbahnrates in der Weise auf das neuerworbene Gebiet ausgedehnt, daß für die Direktionsbezirke Mainz und Frankfurt ein gemeinschaftlicher Bezirkseisenbahnrat unter Beteiligung hessischer Korporationen und Verbände sowie eines Vertreters der Hessischen Regierung gebildet wurde. Aus diesem wurden wiederum zwei

hessische Vertreter für den Landeseisenbahnrat gewählt. Im Tarif- wie im Fahrplanwesen wurde der Gemeinschaftsverwaltung im allgemeinen freie Hand gelassen; jedoch sollten bei beabsichtigten wichtigeren Tarifänderungen im Verkehr auf hessischem Staatsgebiete sowie bei Fahrplanentwürfen für Strecken innerhalb der hessischen Gebiete die Entwürfe vorher der Hessischen Regierung zur Äußerung etwaiger Wünsche mitgeteilt werden.

Hinsichtlich der Besetzung der Beamtenstellen war man dahin übereingekommen, daß die Hessische Regierung neben den bereits oben erwähnten Beamtenstellen noch die Stellen für die Vorstände der Verkehrs- und Betriebsämter mit Bezirken von überwiegend hessischen Strecken zu besetzen hatte, die Besetzung aller übrigen Stellen dagegen nach dem Verhältnis der Größe und Bedeutung der zusammengelegten Streken bzw. nach dem Personalbedarfe der im Eigentum Hessens befindlichen Strecken erfolgen sollte. In Betracht kamen hierbei etwa 75% aller Stellen der Gemeinschaftsstrecken. Hinsichtlich der Ernennung der Beamten wurde bestimmt, daß sämtliche höhere hessische Beamte durch die Hessische Regierung nach vorherigem Benehmen mit der Preußischen Regierung, die mittleren und Unterbeamten im Namen der Hessischen Regierung durch die Gemeinschaftsverwaltung zu ernennen wären.

Für die Höhe der Gehälter, Pensionen oder Wartegelder der im Dienst der Gemeinschaft verwendeten Beamten sowie deren Hinterbliebenen wurden die preußischen Bestimmungen eingeführt. Die Beträge hierfür sollten von der Gemeinschaft aus der Kasse des Staates bezahlt werden, von dem oder in dessen Namen der Beamte angestellt war.

In disziplinarischer Hinsicht sollten die preußischen Disziplinargesetze mit der Maßgabe, daß bei den unwiderruflich angestellten hessischen Beamten im Falle der Entfernung aus dem Amte sowohl hinsichtlich der Formen des Verfahrens wie auch der Zuständigkeit der Behörden die Bestimmungen der hessischen Disziplinargesetzgebung maßgebend sein sollten, zur Anwendung kommen.

Die Pensionierung der Beamten sowie des sonstigen Dienstpersonals der Betriebsgemeinschaft blieb der Gemeinschaftsverwaltung vorbehalten mit Ausnahme der höheren Beamten und der unwiderruflich angestellten mittleren und unteren Beamten, deren Pensionierung durch die Hessische Regierung zu erfolgen hätte.

Die Bahnpolizei und die Aufsicht über den Bau und Betrieb der in die Gemeinschaft fallenden Bahnen wurde den zuständigen Verwaltungsorganen der Gemeinschaft übertragen.

Der Betrieb der Bahnen erfolgte vom Jahre 1896 in der Weise, daß sämtliche Betriebseinnahmen und -ausgaben als gemeinsame angesehen und der Überschuß der Einnahmen und Ausgaben nach einem bestimmten Verhältnis geteilt wurde. Unter die Betriebseinnahmen fielen auch die Betriebsüberschüsse der beiden Staaten an der Main-Neckar-Bahn sowie den sich an diese anschließenden drei hessischen Staatsnebenbahnen. Dagegen fielen Ausgaben über 100000 Mark, durch die eine Vermehrung des Anlagekapitals eintrat, und die aus Mitteln des Extraordinariums oder aus Anleihen bestritten wurden, nicht hierunter.

Durch diese Bestimmung haben die Gegner des Vertrages eine ungerechte Belastung der hessischen Finanzen herbeigeführt wissen wollen, indem Hessen zu übermäßigen Kapitalaufwendungen gezwungen werde. Wie falsch aber ihre Ansicht ist, zeigt schon ein Vergleich des durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge verwendeten Anlagekapitals bei den preußischen und hessischen Strecken. Nach dem Betriebsberichte der Vereinigten Preußischen und Hessischen Staatsbahnen betrug Ende März 1897/98 das Anlagekapital auf 1 km Bahnlänge

für Preußen 256588 Mk.,
für Hessen 253639 Mk.,

Ende März 1908 für Preußen 279207 Mk.,
für Hessen 260599 Mk.

Das Anlagekapital für die Längeneinheit war also in Hessen nicht nur geringer, sondern stieg auch vom Jahre 1897—98 weniger als das in Preußen[1]).

Unter die Jahresbetriebsausgaben hatten auch alle Aufwendungen der beiden Regierungen für die Gewährung von gesetzlichen Pensionen und Hinterbliebenen-Geldern zugunsten der Beamten, welche aus dem Dienst der Gemeinschaftsbahnen pensioniert würden, zu fallen. Es wurde weiterhin bei den Betriebsausgaben ein Betrag von 90% der Kosten der Zentralverwaltung der preußischen Staatsbahnen eingestellt. Nicht unter die Ausgaben fielen die auf einen jeden Staat kommenden Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben seines Eisenbahnnetzes.

Es war nun eine Basis zu suchen, nach welcher die beiderseitigen Einnahmen verteilt werden sollten. Die Lösung dieser Frage war eine äußerst schwierige. Sie hatte gleich von Anfang an viel Staub aufgewirbelt und auch späterhin zu großen Kontroversen Veranlassung gegeben. Drei Möglichkeiten waren hierbei denkbar, die zu einer Lösung

[1]) Siehe Quaatz a. a. O., S. 1372.

hätten führen können. Entweder konnte man den Reingewinn im Verhältnis der Einwohnerschaft der beiden Staaten verteilen[1]) oder im Verhältnis der in die Gemeinschaft eingebrachten Gleislängen. Schließlich war noch eine Teilung nach der früheren Rentabilität jedes der beiden Bahnnetze denkbar.

Den ersten Weg zu beschreiten war aus dem Grunde nicht möglich, weil der Maßstab der Bevölkerungszahl ein ganz roher und schlechter war, der keinerlei Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen Bahnstrecken nahm. Desgleichen konnte auch eine Teilung nach dem Verhältnis der Gleislängen zu keinem befriedigenden Resultate führen. Wie oben näher ausgeführt ist, hatte Hessen ein großes Netz ganz unrentabler Nebenbahnen geschaffen, dem gegenüber der Umfang der unrentabeln preußischen Strecken prozentual ein sehr kleiner war. Preußen hätte also schwere finanzielle Verluste gehabt, wenn man nach den Gleislängen die Einnahmen hätte teilen wollen.

Somit erschien als gangbar nur der vom kaufmännischen Standpunkte allein richtige Weg der Teilung nach dem Verhältnis der Rentabilität der Bahnen. Es muß ohne weiteres einleuchten, daß wenn zwei kaufmännische Betriebe sich fusionieren wollen, das Teilungsverhältnis des Gewinnes des neugeschaffenen Werkes sich weder nach der Größe noch nach der Zahl der früher beschäftigten Personen jedes einzelnen Unternehmens, sondern allein nach der früheren Rentabilität jedes einzelnen richten kann. Ein sehr gutes Beispiel hierfür führte bei den Kammerverhandlungen der hessische Minister an. Zwei Gewerbetreibende, der eine mit einem Betrieb von 1000 Mann, aber nur 2% Reingewinn, der andere mit einem Betriebe von 5000 Mann und einem Reingewinn von 20% wollen sich vereinigen. Es widerspräche dem gesunden Menschenverstand, wenn der erste verlangen wollte, daß der Reingewinn im Verhältnis 1 zu 5 geteilt werde. So haben auch die vertragschließenden Staaten ein Teilungsverhältnis nach der Rentabilität der Bahnen angenommen. Dabei wählte man als Normaljahr das Jahr 1894, dessen Jahresüberschüsse bereits vorlagen.

Ein anderes Jahr der Berechnung der Teilungsziffer zugrunde zu legen, erschien nicht geeignet. Wie in der Denkschrift hervorgehoben ist, war z. B. das Jahr 1895 deshalb ungeeignet, weil die schwebenden Verhandlungen über die Verstaatlichung die Geschäftsgebarung der Gesellschaft und damit den Rechnungsabschluß leicht in der einen oder anderen Richtung hätten beeinflussen können. Auch das Jahr 1896 konnte nicht gewählt werden, weil für dasselbe überhaupt noch keine Jahresabschlüsse vorlagen.

[1]) Vgl. Rede Dr. Davids: Reichstagsvhdl. 16. Februar 1909, S. 7029.

Bei der Ermittelung des Anteilverhältnisses beider Staaten an dem Ertrage der Finanzgemeinschaft ging man in der Weise vor, daß man die Überschüsse der preußischen Eisenbahnen sowie die Hessens im Jahre 1894 ermittelte. Die so gefundenen Teilungsziffern ergaben den für die Verteilung des künftigen jährlichen Betriebsüberschusses geltenden Teilungsmaßstab. Hierbei wurde bei der Ermittelung des Teilungsmaßstabes des Betriebsüberschusses der Ludwigsbahn für das Jahr 1894 eine Kürzung um 8% vorgenommen. Dies geschah aus dem Grunde, weil die Bahnen der Gesellschaft in bezug auf den Zustand der Betriebsmittel mit denen der preußischen Staatsverwaltung nicht als gleichwertig erachtet werden konnten, und die Zahl sowie die Besoldungen der Beamten erheblich hinter den preußischen Aufwendungen zurückblieb.

Der so gefundene Teilungsmaßstab wurde ein für allemal festgesetzt. Er unterlag insofern nur Schwankungen, als beim Erwerb bestehender Bahnen seitens Preußen eine Zinsvergütung von 3¼% der für die Erwerbung gemachten Aufwendungen der Teilungsziffer des erwerbenden Staates hinzugerechnet werden sollte. Beim Hinzutritt einer der durch die hessische Nebenbahngesetzgebung bewilligten Bahnen sollte eine Zinsvergütung von 1½% eines den Höchstbetrag von 32000000 nicht übersteigenden Baukapitals der Teilungsziffer des Hessischen Staates erfolgen. Desgleichen hatte eine Zurechnung von 3% zur Teilungsziffer eines jeden Staates bezüglich aller seit dem 1. Januar 1895 von dem betreffenden Staate aufgewendeten und noch aufzuwendenden Beträge für die Main-Neckar-Bahn, durch welche das für die Verteilung des Betriebsüberschusses dieser Bahn maßgebende Baukapital erhöht wurde, zu geschehen. Endlich erhielt jeder Staat eine Erhöhung seiner Teilungsziffer um 3% für seine Aufwendungen über 100000 Mark zur Anlage neuer Baulichkeiten und Beschaffung neuer Betriebsmittel.

Die so im Dezember 1897 für Hessen auf 8273484 Mark und für Preußen auf 403121558 Mark berechnete Teilungsziffer stieg in den folgenden Jahren

	für Hessen:		für Preußen:	
1897/98	auf 8504923	Mark	auf 411031700	Mark
1898/99	„ 8597846	„	„ 414135720	„
1899/00	„ 8700835	„	„ 418276063	„
1900/01	„ 9832872	„	„ 421938559	„
1901/02	„ 9024667	„	„ 426317237	„

1906/07	auf 10098152 Mark	auf 466164353 Mark	
1907/08	„ 10370975 „	„ 478243867	„
1908/09	„ 10630058 „	„ 490633411	„ [1]).

Die Wahl des Jahres 1894 hat in der Folgezeit viele Gegner gefunden. Unter ihnen hat vor allen Dingen der frühere Direktor der Ludwigsbahn-Gesellschaft Groß darauf hingewiesen, daß durch die Zugrundelegung dieses Jahres dem Hessischen Staate in der verflossenen Zeit der Gemeinschaft ein Schaden von über 30000000 Mark entstanden sei. Infolge der Verkehrsumleitungen seitens der preußischen Bahnen im Jahre 1894 seien die Einnahmen der Gesellschaft in diesem Jahre nicht als normal anzusehen.

Eine Nachprüfung, inwieweit die Behauptungen richtig sind, läßt sich jetzt schwer anstellen. Es können infolgedessen nur die Urteile erfahrener und mit den damaligen Verhältnissen vertrauter Männer zur Widerlegung herangezogen werden. Unter ihnen hat das Mitglied der 1. Hessischen Ständekammer, Geheimrat Lauteren, der selbst ein Aktionär und langjähriges Mitglied des Verwaltungsrats der Ludwigsbahn gewesen ist, des öfteren hervorgehoben, daß das Jahr 1894 für Hessen ein durchaus günstiges, für Preußen dagegen weniger günstig gewesen sei. Infolge der schlechten Wasserverhältnisse habe im Jahre 1894 die Rheinschiffahrt über 3 Monate brach gelegen. Der ganze Wasserverkehr sei infolgedessen auf die Bahnen der Gesellschaft übergegangen und habe zu einer erheblichen Steigerung ihrer Einnahmen beigetragen. Eine ganze Reihe von Veranstaltungen so in Darmstadt und in Worms seien im Jahre 1894 aufzuweisen, die einen großen Verkehr angezogen hätten.

Neuerdings sind wieder Anregungen gegeben worden, die Rente unter Zugrundelegung der wahren Inanspruchnahme der Bahnen zu bestimmen. Die Ausführung eines solchen Gedankens ist aber schon um deswillen unmöglich, weil keine Aufzeichnung über die Tonnenkilometer bei den hessischen Bahnen gemacht werden. Man müßte höchstens die Gemeinschaft wieder aufheben und für ein Jahr getrennte Buchführung über die Einnahmen und Ausgaben der beiderseitigen Eisenbahnnetze einrichten, wenn man die gewünschte Zahl herausrechnen wollte [2]).

Hinsichtlich der Erweiterung des Eisenbahnnetzes der beiden Vertragsstaaten wurde eine Einigung dahin erzielt, daß es Preußen in Zukunft freistehen sollte, neue Bahnen zu bauen und in die

---

[1]) Siehe Dröll a. a. O., S. 346ff.
[2]) Siehe Offenberg a. a. O., S. 12.

Gemeinschaft einzubringen. Der hessischen Regierung blieb es unbenommen, selbst noch Bahnen zu bauen oder bauen zu lassen. Die Aufnahme solcher Bahnen in die Gemeinschaft sollte im Wege besonderer Verständigung erfolgen. Die Gemeinschaftsverwaltung verpflichtete sich jedoch, diejenigen hessischen Bahnen, für welche die Kredite bereits bewilligt waren, auf hessische Rechnung für Hessen zu bauen.

Auch diese Regelung hat in Zukunft viele Angriffe von Gegnern des Vertrages zu erleiden gehabt. Man hat behauptet, daß Hessen ohne die Einwilligung Preußens überhaupt keine Bahnen mehr bauen und in die Gemeinschaft einbringen dürfe. Bei der Prüfung dieser Frage ist einmal zu berücksichtigen, daß nur Nebenbahnen in Frage kommen können, und daß Preußen eigentlich berechtigt wäre, in Zukunft für die 32000000 Mark, die Hessen an solchen Bahnen aufgewendet hat, und die in die Betriebsgemeinschaft aufgenommen sind, Nebenbahnen im Werte von 1600000000 Mark zu bauen und in die Gemeinschaft einzubringen. Es bleibt aber weiter zu berücksichtigen, daß in Preußen für den Ausbau von Kleinbahnen besondere Fonds vorhanden sind, die dem Hessischen Staate fehlen. Insofern muß das Verlangen Hessens, die kleinen Bahnen auf Kosten der Gemeinschaft zu bauen, unbillig erscheinen.

Die Wirkungen des Staatsvertrages vom Jahre 1896.

Nach den Vertragsbestimmungen trat die Neuordnung der hessischen Eisenbahnverhältnisse mit dem 1. April 1897 in Kraft. Die Gemeinschaftsverwaltung bemühte sich zunächst, den Verkehr auf den neu erworbenen Strecken wieder über seine natürlichen Bahnen zu leiten. Die Folge hiervon war eine erhöhte Anforderung an die Leistungsfähigkeit der früheren hessischen Bahnen. Dabei zeigten sich die Mängel der Privatwirtschaft in deutlicher Weise. Die Gleisanlagen genügten dem Verkehre nicht; die Bahnhöfe waren zu klein. Es fehlte an Überholungsgleisen, an Güterschuppen, an Ladegleisen, sowie an dem nötigen Wagenmaterial. Bei der hessischen Ludwigsbahn befanden sich nur 60 Personenwagen mit 3 Achsen; die

übrigen Wagen waren veraltet, zum Teil mit Ölbeleuchtung ausgestattet, zu niedrig und mit nicht genügender Lüftung.

Die vorhandenen Maschinen reichten nicht aus, um den Verkehr nur einigermaßen zu bewältigen; ihrer Bauart nach waren sie veraltet. Von den vorhandenen Lokomotiven hatten die für Schnell- und Personenzüge bestimmten nur zwei gekuppelte Achsen, die für Güterzüge höchstens drei. Um den Anforderungen des von Jahr zu Jahr zunehmenden Verkehrs gerecht werden zu können, sorgte die Gemeinschaftsverwaltung für Beschaffung vierachsiger Lokomotiven für schnellfahrende Personenzüge. Außerdem wurden Schnellzugslokomotiven mit 5 Achsen und 4 Zylindern angekauft und zur besseren Ausnutzung des Dampfes Heißdampfeinrichtungen verwendet[1]). Während die Ludwigsbahn durchschnittlich ihren Lokomotivpark um 3,49% jährlich vermehrt hatte, betrug der Ankauf neuer Lokomotiven in der Zeit vom 1. April 1897 bis 31. März 1901 jährlich durchschnittlich 38,7% [2]).

Im äußeren Betriebe waren bei der Übernahme nur etwa 20 Bahnhöfe mit Stellwerken versehen. Nach der Übernahme wurden die meisten Anlagen mit elektrischer Streckenblockung eingerichtet[3]).

Durch all diese Mißstände trat im Jahre 1897 eine gewaltige Verkehrsstockung ein. Um Abhilfe zu schaffen, tagte im Oktober 1897 in Mainz eine Konferenz, die aus Vertretern der preußischen Zentralverwaltung und Mitgliedern der Direktionen Mainz und Frankfurt bestand.

Mit zäher Energie setzte die Gemeinschaftsverwaltung alle Hebel in Bewegung, um die Bahnen für den nach der Verstaatlichung eingetretenen Verkehrsaufschwung brauchbar zu machen So wurden im Direktionsbezirk Mainz in den nächsten 10 Jahren allein 46174209,95 Mark für Ergänzung und Erneuerung der Bahnanlagen verausgabt. Hiervon entfiel der größte Teil auf Erweiterungsbauten der an und für sich viel zu kleinen Bahnhöfe. Von rund 1200 km Hauptgleisen der hessischen Linien, die 1897 in die Gemeinschaft aufgenommen waren, wurden in den Jahren von 1897—1905 auf Kosten der Gemeinschaftsverwaltung nicht weniger als 853 km mit schweren Schienen umgebaut[4]). Ferner nahm sich die neue Verwaltung des weiteren Ausbaues des Netzes an. Nach der preußischen

---

[1]) Siehe preußische Denkschrift.

[2]) Siehe Bericht des Freiherrn Heyl zu Hernsheim a. a. O., S. 9.

[3]) Preußen hat, um die Bahnen ordentlich belasten zu können, im Laufe der nächsten Jahre von Hessen zur Instandsetzung und zum Ausbau allein 90000000 Mk. verlangen müssen.

[4]) Siehe Offenberg a. a. O., S. 9.

Denkschrift aus dem Jahre 1906 wurden die Hauptbahnen um 9,5%, die Nebenbahnen um 240% vermehrt[1]). Während das hessische Eisenbahnnetz seit 1896 hinsichtlich der Nebenbahnen um 46% wuchs, betrug der Zuwachs in Preußen noch nicht ganz 20%[2]).

Was die Wirkungen des Vertrages für den Preußischen Staat anlangt, so war es ihm gelungen, seine Absicht, nach Mainz zu gelangen, zu verwirklichen. Frei und einheitlich konnte er von nun ab seinen Wirkungskreis nach allen Seiten entfalten und den wirtschaftlich schwächeren Landesteilen zu größerer Entwickelung verhelfen. Bei der Leitung des Verkehrs nach dem Elsaß brauchte die Verwaltung in Zukunft keine Rücksichten mehr auf die Interessen einer Privatgesellschaft zu nehmen. Durch den Vertrag fiel für sie der frühere große Verwaltungskörper für das Abrechnungswesen und die Kontrolle bei jeder Grenzüberschreitung weg. Hiermit waren für sie wesentliche finanzielle Vorteile verbunden[3]). Besonders wichtig war für Preußen der Abschluß des Vertrages im Falle eines Krieges. Der Preußische Staat brauchte mit der Hessischen Regierung einerseits, mit der Ludwigsbahn andererseits wegen der etwaigen Militärtransporte nach dem Kriegsschauplatz sowie deren schnellen Beförderung nicht mehr zu verhandeln. In dem schon in Friedenszeiten ausgearbeiteten Plan über die Benutzung der Eisenbahnen im Mobilmachungsfalle wurden die hessischen Linien, die ihrer geographischen Lage nach im Falle eines Krieges im Westen für den Aufmarsch der Truppen von enormer Bedeutung sind, von nun ab mit eingereiht.

Gegenüber diesen immer noch geringen und mehr mittelbaren Vorteilen, die der Abschluß des Vertrages für Preußen mit sich brachte, traten seine großen Vorzüge für die hessischen Lande. Wie oben ausführlich dargelegt ist, waren die hessischen Finanzen vor dem Jahre 1896 infolge der Eisenbahnpolitik recht schlechte. Die natürliche Folge hiervon war eine höhere Besteuerung der hessischen Untertanen. Hierin trat eine wesentliche Veränderung durch den Vertrag ein. Ganz abgesehen davon, daß Hessen der Sorge um die unglückliche Nebenbahnpolitik enthoben war, hatte es in Zukunft auch keine Zuschüsse mehr zu leisten, bezog vielmehr erhebliche Mehrein-

---

[1]) Siehe preußische Denkschrift a. a. O., S. 4.

[2]) Vgl. Offenberg 16: Unter dem Schutze dieses Vertrages ist Hessen reichlicher mit Bahnen ausgestattet als Preußen. Es entfallen

an Kilometer Bahnlänge	auf 1 Quadratkilometer	auf 10000 Einwohner
in Preußen	10,16 km	8,99 km
in Hessen	18,96 km	11,42 km

[3]) Rede Oesers im preußischen Abgeordnetenhause vom 6. März 1905: Die Ersparung der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft ist auf ungefähr 5000000 Mk. zu veranschlagen.

nahmen aus seinen Eisenbahnen. Letztere betrugen nach Abzug aller Ausgaben für Verzinsung, Steuern, Pensionen usw.

im	Jahre	1897	auf	2757151	Mark	Reinertrag
„	„	1898	„	3090339	„	„
„	„	1899	„	2880871	„	„
„	„	1900	„	2425807	„	„
„	„	1901	„	1205411	„	„
„	„	1902	„	1425042	„	„
„	„	1903	„	2717514	„	„
„	„	1904	„	2753777	„	„
„	„	1905	„	3579214	„	„
„	„	1906	„	3779214	„	„
„	„	1907	„	2026349	„	„
„	„	1908	„	1121032	„	„
„	„	1909	„	1862671	„	„

An Stelle der 120000 Mark, die Hessen im letzten Betriebsjahre zu den Zinsen seines gesamten Eisenbahnnetzes hatte zulegen müssen, waren also erhebliche Mehreinnahmen getreten. Welch gute finanzielle Stellung hinsichtlich der Eisenbahnen Hessen durch den Vertrag erlangt hat, ergibt ein Vergleich mit den Einnahmen anderer Bahnen

So stellte sich die Rente

	1896	1897	1896—1909
für Preußen auf	6,96%	7,03%	6,54%
„ Hessen auf	3,88%	4,03%	4,01%
	ohne Pensionen		
für die Reichseisenbahnen	4,97%	4,82%	4,03%
für Bayern auf	4,17%	4,25%	3,95%
„ Sachsen auf	5,22%	4,85%	4,37%
„ Württemberg auf	3,30%	3,31%	3,00%
„ Baden auf	4,38%	4,72%	3,53%

Bei einem Zurückgang der Rente in den übrigen Staaten war also für Hessen ein Stillstand eingetreten[1]).

Einen erheblichen Rückgang der hessischen Rente hatte das Jahr 1908 zu verzeichnen. In diesem Jahre sank letztere von 4,49% im Jahre 1906 auf 3,08%. Die Folge dieses Niedergangs war, daß kaum die Mittel zur Bezahlung der Schuldzinsen vorhanden waren. Die Gegner der Gemeinschaft schoben die Schuld auf den Vertrag. Wie falsch dies aber ist, zeigt folgender Vergleich. Ebenso wie in

[1]) Siehe Offenberg a. a. O., S. 15; vgl. auch: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Bd. II, S. 39.

Hessen sank in den übrigen Ländern gleichfalls die Rente, und zwar bedeutend erheblicher als dort. In Preußen war sie von 7,20% auf 4,83% herabgesunken; in Baden war ein Rückgang um 1,85% zu verzeichnen. Hieraus geht hervor, daß nicht der Vertrag vielmehr die allgemeine wirtschaftliche Lage des Jahres 1908 allein die Ursache des Niedergangs der Eisenbahneinnahmen gewesen sein konnte[1]).

Die hessischen Eisenbahneinnahmen kamen dem gesamten Lande zugute. So wurde eine neue Besoldungsordnung geschaffen, für die im Budget 600000 Mark vorgesehen war. Tatsächlich aber kostete ihre Durchführung dem Staate über 1 Million. Die Mehrausgaben wurden aus Mitteln, die die Eisenbahnen zur Verfügung stellten, entnommen. Im Jahre 1899 wurde eine Steuerreform[2]) durchgeführt, die eine Entlastung für gewisse Steuerzahler von weit mehr als 2 Millionen brachte. In die Bilanz dieser Reform waren 670000 Mark aus Eisenbahnüberschüssen eingestellt. Schließlich wurden etwa 700000 Mark im Jahre 1907 zur Einführung der Wohnungsgeldzuschüsse für die hessischen Beamten aus Eisenbahneinnahmen bestritten.

Wenn man heute die hessischen Finanzen betrachtet, so sind sie keineswegs als günstig zu bezeichnen. Diese schlechte Finanzlage schieben die Gegner der Gemeinschaft auf die kläglichen Einnahmen aus den Eisenbahnen. Doch sehr zu unrecht. Hessen hat zurzeit ohne Zweifel eine große Eisenbahnschuld. Während letztere vor der Gemeinschaft 48000000 Mark betrug, war sie bereits im Jahre 1909 unter Einbegriff von 180000000 Mark für den Ankauf des hessischen Teils der Ludwigsbahn auf 352000000 Mark gestiegen. Das Anwachsen dieser Schuld ist jedoch nicht auf die Gemeinschaft zurückzuführen, sondern auf die hessische Finanzpolitik[3]). Der Hessische Staat hat die Einnahmen aus den Eisenbahnen nach 1897 nicht in der richtigen Weise zu verwenden verstanden. Anstatt die 38000000 Mark, welche die Gemeinschaftsverwaltung bis 1910

---

[1]) Siehe Offenberg a. a. O., S. 11. Osann bei Biermer a. a. O., S. 8.

[2]) Siehe Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernshein a. a. O., S. 1: Es wäre ein Unding gewesen, die sozialpolitische Steuerreform, d. h. eine Entlastung der Landwirtschaft und der unteren Steuerklassen der Bevölkerung, bei gleichzeitiger Lösung der gesteigerten Kulturaufgaben durchzuführen, wenn nicht vorher die Verstaatlichung der Ludwigsbahn und die gleichzeitige Vereinbarung bezüglich der Betriebsgemeinschaft mit Preußen eine Lösung gefunden hätte.

[3]) Endres a. a. O., S. 4: Hätte Hessen nicht den großen Fehler gemacht, daß es einen Teil der Eisenbahnüberschüsse für allgemeine Staatszwecke heranzog, sondern hätte es diese Beträge alle zur Schuldentilgung verwandt, so würde es heute nicht mit so großen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

an Reinüberschüssen an die hessische Staatskasse abgeführt hat, über die Zins- und Steuerbeträge hinaus zur Schuldentilgung zu verwenden, was einer Abschreibung von 10% des Anlagekapitals gleichgekommen wäre, wurde der Betrag zur Abschreibung anderer Schuldkonten verwandt. Nach einer Berechnung bei Offenberg[1]) hätte von dem Betrage von 38000000 Mark mehr als ein Drittel der gesamten Kapitalaufwendung getilgt werden können. Man hat, wie Groß darauf hingewiesen hat, seinerzeit öfters äußern hören: „Wir schwimmen ja in Gold." Dabei wurden aber mit dieser grundverkehrten Auffassung Schulden auf Schulden gehäuft und alle Ressorts, sogar auch die Kommunen, zu großen Ausgaben verführt. Nur so ist es zu erklären, wenn die hessische Zinslast von 7,05 im Jahre 1897 auf 9 im Jahre 1903, auf 10,5 Millionen Mark im Jahre 1909 angewachsen ist.

Preußen dagegen hat für die preußische Staatsschuld durch das Gesetz vom 8. März 1897 vom Jahre 1898/99 ab eine jährliche Mindesttilgung von 3/5 vom Hundert der sich jeweils nach dem Staatshaushaltsetats ergebenden Staatskapitalschuld festgesetzt. Weiterhin sollen dort nach dem Gesetz vom 3. Mai 1909 auch die sich nach der Jahresrechnung ergebenden Überschüsse nach Auffüllung des durch dieses Gesetz geschaffenen Ausgleichfonds auf den Betrag von 20000000 Mark zur Tilgung der Staatsschuld verwendet werden.

Erst als die Hessische Regierung eingesehen hatte, daß auf dem seitherigen Wege nicht mehr weitergegangen werden konnte, betätigte sie, nachdem durch das Gesetz vom 26. März 1904 bereits ein Ausgleichfonds geschaffen war, zum ersten Male im Jahre 1910 den ernsten Willen, eine stärkere Abtretung der Staatsschuld eintreten zu lassen[2]).

Weitere finanzielle Vorteile für den Hessischen Staat bestanden darin, daß all das Vermögen, das früher aus Konkurrenzrücksichten für den Ausbau des Bahnnetzes verwandt worden war, von nun ab zur freien Verfügung für den Bau wirtschaftlich notwendiger, wenn auch weniger ertragsfähiger Bahnen stand.

Ebenso wie der Staat, so zog auch jede Gemeinde, deren Bahnhof an einer der Strecken der Gemeinschaftsverwaltung lag, aus dem Vertrage finanzielle Vorteile. Im Jahre 1901 wurde die hessische Steuerfreiheit der Eisenbahnen aufgehoben; sämtliche mit Stationen versehenen Gemeinden nahmen in der Folgezeit an den Überschüssen

[1]) Siehe Offenberg a. a. O., S. 14.

[2]) Hessische Gesetze vom 26. März 1904 und 28. März 1907. (Finanzarchiv 22, 1905, S. 858 ff.; 24, 1907, S. 757.)

der Eisenbahnen teil. Hierdurch kamen etwa 350000 Mark jährlich den hessischen Gemeinden zugute.

Durch die Vereinheitlichung der Verwaltung fielen ferner die großen Bezüge der leitenden Personen, denen neben ihren Gehältern Gewinnanteil an den Einnahmen der Gesellschaft zustand, sowie der überflüssige Aufwand für zahlreiche Bureaus, so z. B. für die Abrechnung und die Gehälter der Beamten, die zur Kontrolle auf den Übergangsstationen angestellt waren, weg.

Neben diese finanziellen Folgen traten die Wirkungen in verkehrspolitischer Hinsicht. Während früher ein willkürliches und schwer zu übersehendes System von Tarifen bestand, wurde nach dem Jahre 1896 ein für beide Bahnnetze gleichmäßiger Tarifsatz eingeführt. Mit dem 1. Oktober 1898 wurde der preußische Personen- und Gepäcktarif auf die hessischen Linien übernommen. Wenn auch diese Übernahme eine unerhebliche Verteuerung des Fahrgeldes für die ersten drei Wagenklassen bedeutete, so brachte er als Erleichterung und Verbilligung den Wegfall des Schnellzugszuschlages für Rückfahrkarten, die Einführung des Freigepäckes, der Monats- mit Nebenkarten und vor allem der 4. Wagenklasse mit sich.

Letztere allein bedeutete eine Ersparnis von 41% des Fahrpreises gegenüber einer einfachen Fahrkarte 3. Klasse. Für die Arbeiter wurde eine Ermäßigung des bei der hessischen Ludwigsbahn 1,7 Pfg. für die Rückfahrkarte und 1,33 Pfg. für die Wochenkarte betragenden Kilometersatzes auf 1 Pfg. eingeführt. Kein Wunder daher, wenn gleich im ersten Jahre die Zahl der beförderten Personen von 6507136 auf 8445607[1]), von denen allein 4771701 die 4. Wagenklasse benutzten, also um 30% und die Zahl der Personenzugkilometer auf 15% stieg. Trotz dieser erheblichen Zunahme an beförderten Personen war eine Mehreinnahme um nur 7% eingetreten[2]). Die Verbilligung im Personenverkehr bedeutete also anfangs ein Risiko, daß wohl von einer großen Verwaltung ertragen werden konnte, bei einer kleinen selbständigen Verwaltung dagegen finanziell leicht hätte bedenklich werden können.

Zur Ermöglichung einer Verbesserung des Rhein-Umschlagsverkehrs mit der Saar und mit Lothringen wurden die zwischen diesen Gebieten bestehenden Frachten für Bingerbrück transit Wasserweg mit dem 1. März 1898 auf Bingen transit Wasserweg übertragen[3]).

---

[1]) Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernsheim a. a. O., S. 12.

[2]) Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 31. Januar 1900, Huber a. a. O., S. 212.

[3]) Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernsheim a. a. O., S. 10.

Durch die Verstaatlichung hörte schließlich die ungerechte Bevorzugung gewisser Industrieller im Tarifwesen auf. Genau so wie auf dem Gebiete des Tarifwesens für Preußen und Hessen eine Einheit geschaffen wurde, fiel auch sonst jedes eigene Interesse weg; alle Linien arbeiteten zu Gunsten und zu Lasten der gemeinsamen Kasse und der gemeinschaftlichen Verwaltung[1]).

Mit der Abschaffung des früher so unliebsam empfundenen Umleitungswesen für Güter trat eine wesentlich schnellere Beförderung ein. Die Abrechnung, der unnötige Aufenthalt auf den Übergangsbahnhöfen hörte auf. Hiermit war eine wesentliche Vereinfachung des örtlichen Dienstes auf diesen Stationen verknüpft. In Zukunft waren die hessischen Wagen sowie die hessischen Lokomotiven nicht mehr an die engen Landesgrenzen gebunden; sie durchfuhren preußisches Gebiet. Infolgedessen wurde ihre Leistungsfähigkeit besser ausgenutzt wie früher. Das Gleiche galt vom Personal. Es wurde ein intensiverer durchgehender Zugverkehr geschaffen. Mit dem 1. Oktober 1898 trat die preußische Einteilung der Züge in Fern-, Durchgangs- und Orts-Güterzüge, sowie die Einführung der Eil- und Viehzüge zur schnelleren Beförderung leicht verderblicher Waren und lebender Tiere in Kraft.

Während auf den in Hessen belegenen Strecken der hessischen Ludwigsbahn vom Jahre 1876—1896 – also in 20 Jahren – täglich 2407 Personenzugkilometer mehr gefahren wurden, trat unter der neuen Verwaltung in fünf Jahren eine Zunahme der täglich gefahrenen Personenzugkilometer um 1999 ein[2]).

Nach dem Jahre 1896 überschwemmte preußisches Wagenmaterial das ehemalige Gebiet der Ludwigsbahn. Hierdurch konnte dem früheren Wagenmangel, der im Jahre 1896 bis zu 30 % des Bedarfes betragen hatte, nachher auf 2,41 % gefallen war, abgeholfen werden[3]). Hand in Hand hiermit ging eine Verbesserung des Fahrplans sowie eine Vermehrung des Personals.

Gleich zu Beginn der Verstaatlichung wurde das Personal um 666 Mann mit einem Gehalts- und Lohnaufwand von etwa 700000 Mk. vermehrt. Im Jahre 1902 entfielen nach Angabe des hessischen Finanzministers auf Personalvermehrungen, die zum Teil in der Form von Diensterleichterungen den Angestellten zugute kamen, 39,6 % des Personalaufwands im Direktionsbezirk Mainz, dessen Bahnen zum weitaus größten Teile zum Bezirke der früheren Ludwigsbahn-Gesell-

[1]) Offenberg a. a. O., S. 8 ff.
[2]) Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernshein a. a. O., S. 4 ff., Huber a. a. O., S. 212.
[3]) Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernshein a. a. O., S. 11, Ferroriarius a. a. O., S. 17.

schaft gehört hatten, während bei den Gehältern eine Erhöhung um 94,5% eingetreten war. Diese Besserstellung entfiel in erster Linie auf Hilfsbeamte und Arbeiter. Nach der preußischen Denkschrift aus dem Jahre 1907 war die Zahl der Beamten von 2202 auf 4653, die Zahl der Bediensteten um 6572 gestiegen. Die Zahl der Werkstätten-Arbeiter allein hatte sich um 673 Stellen vermehrt. Ihr Durchschnittslohn war von 1020 Mk. im Jahre 1897 auf 1211 Mk. im Jahre 1907 erhöht worden. Während an Gehaltslöhnen im Jahre 1897 5569009 Mk. ausgezahlt wurden, wurden im Jahre 1907 16681780 Mk. geleistet. Hierbei war der Durchschnittslohn der Hilfskräfte im mittleren Dienst von 1131 Mk. auf 1739 Mk., der der Hilfskräfte im unteren Dienste von 811 Mk. auf 1021 Mk., der der Bahnunterhaltungsarbeiter von 662 Mk. auf 819 Mk., der der Werkstättenarbeiter von 1020 Mk. auf 1211 Mk. gestiegen.

Bei der hessischen Ludwigsbahn bezog der [1])

Bahnwärter	780 Mk.
Bremser	950 „
Weichensteller	915 „
Bureaudiener	1100 „
Lademeister	1240 „
Zugführer	1300 „

Bei den preußischen Staatsbahnen betrug der Gehalt

für Bahnwärter	970 Mk.
„ Bremser	1170 „
„ Weichensteller je nach der Klasse	1270 „ / 1520 „
„ Bureaudiener	1317 „
„ Lademeister	1620 „
„ Zugführer	1860 „

Die Aufbesserung der Gehälter hatte wiederum finanzielle Vorteile für die Kommunen zur Folge; denn mit der Erhöhung der Gehälter ging eine Erhöhung der Abgaben an die Kommunalverbände Hand in Hand.

Mit der Vermehrung der Stellen trat eine Erleichterung des Dienstes in Gestalt einer Verminderung der Dienststunden ein. Während früher bei den oberhessischen Bahnen die Dienstdauer bis zu 16 Stunden und mehr, bei der Ludwigsbahn vereinzelt sogar bis zu 20 Stunden betragen hatte, wurde das Höchstmaß durch die Gemeinschaftsverwaltung auf 12 – 15 Stunden festgesetzt [2]).

---

[1]) Siehe Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernsheim a. a. O., S. 25; ferner preußische Denkschrift, Angaben des Finanzministers Gnauth bei Huber a. a. O., S. 223.

[2]) Siehe Offenberg a. a. O., S. 3.

Ebenso wie die Gemeinschaftsverwaltung bemüht war, das Los ihrer Angestellten durch höhere Gehaltsbezüge zu bessern, war sie auch in sozialer Beziehung bestrebt, ihre Bediensteten in jeder Weise zufrieden zu stellen.

Bei der Ludwigsbahn-Gesellschaft bestand wohl ein Unterstützungsfonds. Erhebliche Beträge für Unterstützungen der Angestellten wurden aber sehr selten aus diesem Fonds entnommen. Eine Änderung trat erst nach dem Gemeinschaftsvertrage ein. So wurde verausgabt [1])

	1897	1900	1907
an Kanzlei und Unterbeamten-Personal	32600 Mk.	39871 Mk.	73700 Mk.
Mittlere Beamte	22400 „	45373 „	67200 „
an ausgeschiedene Beamte und Hinterbliebene von Beamten	7400 „	7840 „	14200 „
an Arbeiter und deren Hinterbliebene	7725 „	12999 „	47290 „

Weitere Verdienste erwarb sich die Verwaltung durch die Vermehrung von Übernachtungsräumen für das Personal, von Dienstwohnungen, sowie durch den Umbau älterer Wohnungen, durch die Einrichtung der Gebäude mit Baderäumen zur unentgeltlichen Benutzung des Personals [2 u. 3]). Im Jahre 1909 wurden allein 62300 Mk. zur Verbesserung der Wohnungen im Direktionsbezirk Mainz verbraucht.

Die freie Behandlung der Beamten und deren Angehörige durch Bahnärzte sowie die Unterbringung von Erkrankten in Heilstätten-Einrichtungen, die die Ludwigsbahn nicht gekannnt hatte, wurde eingeführt.

Zum Schluß sei noch ein Blick auf die Pensionskasse der früheren hessischen Ludwigsbahn geworfen. Die Gesellschaft hatte vergessen, eine der gestiegenen Zahl der pensionsfähigen Angestellten entsprechende Dotierung des Fonds rechtzeitig vorzusehen. Die Folge hiervon war, daß neben einer Erhöhung der Beträge der Mitglieder in den neunziger Jahren eine Vermehrung der jährlichen Zuschüsse aus den Betriebseinnahmen um 50000 Mk. eintreten mußte [4]). Bei der Verstaatlichung war die Kasse nach den Ausführungen des Ministers v. Breitenbach vollkommen insuffizient. Der noch bestehende Pensionsfonds war schon in kurzer Zeit aufgebraucht. So mußte denn die Gemeinschaftsverwaltung Zuschüsse von jährlich

[1]) Siehe Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernshein a. a. O., S. 28.

[2]) Siehe Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernshein a. a. O., S. 28. Für das Zug- und Lokomotivpersonal sind in Mainz und Alzey neue Übernachtungsgebäude errichtet und mit einer größeren Anzahl von Betten ausgestattet worden.

[3]) Siehe preußische Denkschrift.

[4]) Siehe Dröll a. a. O., S. 270.

über 600000 Mk. leisten. Trotz dieser für sie sehr ungünstigen Lage der Kasse war sie bestrebt, die Beiträge der Beamten in Zukunft herabzusetzen. Während früher die Beamten 7 % an solchen bezahlten und sich außerdem bei jeder Gehaltsaufbesserung einen Abzug von je 1/12 gefallen lassen mußten, wurde im Jahre 1905 der Beitrag um 2 % herabgesetzt[1]).

Nicht vergessen werden darf, daß der Staatsvertrag vom Jahre 1896 wesentlich zu einer Förderung des nationalen Gedankens der Zusammengehörigkeit und des gegenseitigen Vertrauens zur Förderung der Beziehungen Norddeutschlands zu Süddeutschland in erheblicher Weise beigetragen hat. Preußen ist mit Hessen nach und nach zu einem einheitlichen wirtschaftlichen Ganzen zusammengeschmolzen und in den Weltverkehr hineingewachsen[2]).

Zieht man einen Vergleich zwischen den Eisenbahnenverhältnissen nach 1896 und denen vor 1896, so kann man nur zu dem Schluß kommen, daß der Gemeinschaftsvertrag ein überaus segensreicher für Hessen wie für Preußen gewesen ist[3]). Die von den Gegnern vermutete Verpreußung der hessischen Staatseisenbahnen ist nicht eingetreten. Preußen hat die ihm übertragene Vertrauensstellung in der loyalsten Weise Hessen gegenüber ausgeübt[4]). Dieses Urteil wird nicht nur von den Vertretern der Hessischen Regierung wie dem Finanzminister Gnauth[5]), sondern auch vom hessischen Handelsstande durchaus geteilt. Der bereits oben erwähnte Geheimrat Lauteren hat sich folgendermaßen ausgesprochen: „Ich kann Sie versichern, daß in Preußen noch nicht der zehnte Teil von Wünschen erfüllt wird, die wir hier im Lande mit Erfolg gestellt haben.“ In ähnlichem Sinne haben sich die Handelskammern Hessens zu dieser Frage geäußert[6]).

---

[1]) Siehe preußische Landtagsverhandlungen vom 23. Februar 1911.

[2]) Siehe Huber a. a. O., S. 126, Rede des Ministers v. Thielen im preußischen Abgeordnetenhaus vom 24. November 1896.

[3]) Siehe Bericht des Frhrn. Heyl zu Hernshein a. a. O.: Politische und wirtschaftliche Ergebnisse, welche uns das freudige Bekenntnis abnötigen, daß der Abschluß des Staatsvertrages zwischen Hessen und Preußen von den segensreichsten Folgen begleitet gewesen ist.

[4]) Siehe Endres a. a. O., S. 4 ff.

[5]) Siehe Gnauth bei Huber a. a. O., S. 218, 226; vgl. auch Rede des Grafen v. Oriola, Reichstagsverhandlung vom 25. Februar 1909.

[6]) Siehe Äußerungen der Handelskammern Gießen, Worms, Friedberg, Mainz, bei Huber a. a. O., S. 207 ff.

Schluß.

Der Staatsvertrag vom Jahre 1896 war der erste Versuch einer Gemeinschaftsbildung von Eisenbahnnetzen.

Jetzt, wo mehr denn zehn Jahre seit seinem Abschlusse verflossen sind, kann man die Frage, ob die Lösung, die man im Jahre 1896 getroffen hat, sich bewährt hat, nur bejahen. Daher kann den Bundesstaaten, die infolge der finanziellen Lage ihrer Eisenbahnverhältnisse über kurz oder lang entweder einen Anschluß unter sich oder an Preußen suchen müssen[1]), nur dringend empfohlen werden, dieser Gemeinschaftsbildung vom Jahre 1896 beizutreten. Der Weg hierzu steht ihnen nach § 23 des Vertrages vom 24. Juni 1896 offen.

---

[1]) Siehe Huber a. a. O., S. 177 ff.